



CURTEA DE CONTURI A REPUBLICII MOLDOVA

MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 69, tel.: (+373) 22 23 25 79,
fax: (+373) 22 23 30 20, www.ccrm.md; e-mail: ccrm@ccrm.md

RAPORTUL

*auditului conformității încheierii și executării prevederilor Contractului de
parteneriat public-privat pentru concesiunea activelor Î.S. „Aeroportul
 Internațional Chișinău”*

Cuprins	
LISTA ACRONIMILOR.....	3
GLOSAR.....	4
SINTEZĂ	5
I. Prezentarea generală	6
II. SFERA ȘI ABORDAREA AUDITULUI	11
III. CONSTATĂRILE AUDITULUI	12
3.1. Subobiectivul I. Care au fost acțiunile Î.S. „AIC” pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare și identificarea surselor de finanțare a acestora?	12
3.1.1. Realizarea în anii 2008-2013 a programului investițional din contul surselor BERD și BEI	12
3.1.2. Demararea procedurii de concesiune a aeroportului.....	14
3.1.3. Elaborarea studiului de fezabilitate	16
3.2. Subobiectivul II. Procedurile de selectare a partenerului privat și de atribuire a contractului de PPP au fost realizate în conformitate cu principiile PPP?.....	18
3.2.1. Procedura de selectare a partenerului privat.....	18
3.2.2. Transmiterea activelor Î.S. „AIC” concesionarului	23
3.3. Subobiectivul III. Monitorizarea și controlul asupra realizării prevederilor contractului de PPP au fost instituite și efectuate în corespundere cu cadrul regulator în vigoare?	24
3.3.1. Activitatea Comisiei de monitorizare asupra realizării contractului de PPP a fost formală, bazându-se doar pe datele furnizate de partenerul privat.	24
3.3.2. Executarea de către partenerul privat a programului investițional	29
3.3.2.1. Investițiile efectuate în parcare.....	32
3.3.2.2. Investițiile efectuate la „Aerodrom”	35
3.3.2.3. Investițiile efectuate în Terminal.....	37
3.3.3. Garanțiile de bună execuție a contractului.....	42
3.3.4. Valoarea contabilă a investițiilor efectuate de SRL „Avia Invest”	42
3.3.5. Confirmarea veniturilor înregistrate de către SRL „Avia Invest” pentru calcularea redevenței	45
3.3.5.1. Aplicarea tarifelor aeroportuare	46
3.3.5.2. Plenitudinea încasării veniturilor din chirie	53
3.4. Care a fost activitatea postconcesiune a Î.S. „AIC”?	55
3.4.1. Monitorizarea și auditarea în perioada anilor 2013-2019 a activității Î.S. „AIC” de către fondator.....	55
3.4.2. Relațiile Î.S. „AIC” cu Î.S. CA „Air Moldova”	56
3.4.3. Cheltuielile de salarizare a Î.S. „AIC” în perioada postconcesiune.....	58
IV. CONCLUZIE GENERALĂ.....	61
V. RECOMANDĂRI	62
VI. ECHIPA DE AUDIT A CURȚII DE CONTURI	63
Anexa nr.1 Lista actelor normative care au servit drept surse ale criteriilor de audit	65
Anexa nr.2. Calcularea, încasarea și utilizarea taxei de modernizare în perioada 05.12.2008-31.10.2013 de către Î.S. „AIC”	67
Anexa nr.3. Mărimea tarifelor pentru serviciile aeroportuare prestate de SRL „Avia Invest” și veniturile calculate în perioada anilor 2013-2019.....	68
Anexa nr.4. Valoarea investițiilor conform datelor din evidența contabilă în perioada 30.08.2013-31.08.2019.....	69
Anexa nr.5. Informații privind salarizarea angajaților Î.S. „AIC”	70
Anexa nr.6. Rezultatul activității economico-financiare a Î.S. „AIC” pentru anii 2012 - 2019 (6 luni)	71
Anexa nr.7. Rezultatul activității economico- financiare a SRL „Avia Invest” pentru anii 2013 - 2019 (6 luni)	72
Anexa nr.8. Bilanțul contabil al Î.S. „AIC”	73
Anexa nr.9. Bilanțul contabil al SRL „Avia Invest”	74
Anexa nr.10. Extras din Nota de Poziție a SRL „Avia Invest”	75

LISTA ACRONIMILOR

Abrevierea	Termenul abreviat
AAC	Autoritatea Aeronautică Civilă
AIC	Aeroportul Internațional Chișinău
AO	Asociație Obștească
APP	Agentia Proprietății Publice
APC	Administrația Publică Centrală
ASAC	Aministrația de Stat a Aviației Civile
AST	Agentia pentru Supraveghere Tehnică
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
BEI	Banca Europeană de Investiții
BEM	Banca de Economii a Moldovei
CA	Consiliul de Administrație
CC	Consiliul Concurenței
CNPF	Comisia Națională a Pieței Financiare
HG	Hotărârea Guvernului
IAS	Standardele Internaționale de Contabilitate
ICAO	Organizația Internațională a Aviației civile
IATA	International Air Transport Association
ILS	Sistem de aterizare instrumental (Instrument Landing System)
ISSAI	Standardele Internaționale ale Instituțiilor Supreme de Audit
Î.S.	Întreprinderea de Stat
MEI	Ministerul Economiei și Infrastructurii
MF	Ministerul Finanțelor
MJ	Ministerul Justiției
MTID	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
OMVSD	Obiecte de mică valoare și scurtă durată
P-V	Proces-verbal
PPP	Parteneriat public privat
PWC	PricewaterhouseCoopers
RM	Republica Moldova
SNC	Standardul Național de Contabilitate
SFS	Serviciul Fiscal de Stat
S.A.	Societatea de Acțiuni
SUA	Statele Unite ale Americii
SRL	Societate cu Răspundere Limitată
TVA	Taxa pe valoarea adăugată
UE	Uniunea Europeană

GLOSAR

Activitate investițională – activitate de efectuare a investiției și de desfășurare a activității de întreprinzător în legătură cu această investiție pentru a se obține venit.

Investiție – totalitate de bunuri (active) depuse în activitatea de întreprinzător pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv pe baza contractului de leasing financiar, precum și în cadrul parteneriatului public-privat, pentru a se obține venit.

Investiție (cheltuieli) capitală – cheltuieli efectuate de către investitor în legătură cu procurarea și/sau îmbunătățirea activelor pe termen lung, care nu se atribuie la rezultatele perioadei curente, dar urmează a fi capitalizate (atribuite la majorarea valorii activelor pe termen lung)¹.

Concesiune - un contract prin care statul sau unitățile administrativ-teritoriale cesează (transmite) unui investitor (persoană fizică sau juridică, inclusiv străină), în schimbul unei redevențe, dreptul de a desfășura activitate de prospectare, explorare, valorificare sau restabilire a resurselor naturale pe teritoriul Republicii Moldova, de a presta servicii publice, de a exploata bunurile mobile și imobile proprietate publică a statului sau a unităților administrativ-teritoriale care, în conformitate cu legislația, sunt scoase integral sau parțial din circuitul civil, precum și dreptul de a desfășura anumite genuri de activitate, inclusiv cele care constituie monopolul statului, preluând gestiunea obiectului concesiunii, riscul prezumtiv și răspunderea patrimonială².

Principiile de bază aplicate în relațiile de PPP - egalitatea de tratament, imparțialitatea și nediscriminarea; transparența; proporționalitatea; echilibrul; asigurarea concurenței; libertatea contractului; cooperarea³.

Deetatizarea proprietății publice - activitate care include **transmiterea patrimoniului public** în proprietate privată, **precum și transmiterea în concesiune**, administrarea fiduciară, transmiterea întreprinderilor de stat în proprietatea unităților administrativ-teritoriale, alte activități, orientate spre diminuarea participării statului la administrarea proprietății.

Proprietate publică - totalitatea bunurilor domeniului public și a bunurilor domeniului privat ale statului⁴.

Master Plan - un instrument de management strategic în vederea coordonării dezvoltării și modernizării infrastructurii aeroportului și a zonelor de interes, elaborat pe un termen de 20 de ani. Master Planul nu include detalii privind opțiunile de îmbunătățire, este un îndrumar privind tipurile de îmbunătățiri care trebuie întreprinse.

¹ Art.3 din Legea nr.81 din 18.03.2004 cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător.

² Art.1 din Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiune (abrogată la 17.02.2019 prin Legea nr.121 din 05.07.2018).

³ Art.3 din Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat.

⁴ Art.2 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice.

SINTEZĂ

Deoarece misiunea de audit a fost solicitată de către Parlamentul RM, Raportul de audit este destinat:

Parlamentului și Guvernului Republicii Moldova – pentru informare, luare de atitudine și utilizare a informațiilor la luarea deciziilor/inițiativelor aferente politicilor statului în domeniul parteneriatului public-privat și concesiunii;

Ministerului Economiei și Infrastructurii, ca organ central de specialitate al administrației publice responsabil de domeniu – pentru informare și utilizare a informațiilor în vederea realizării politicii guvernamentale în domeniul parteneriatului public-privat și concesiunii;

Agenciei Proprietății Publice, ca autoritate administrativă centrală responsabilă de domeniu – pentru informare și utilizare a informațiilor în vederea exercitării funcțiilor sale în domeniul parteneriatului public-privat;

societății civile, altor părți interesate.

Raportul de audit furnizează destinatarilor informațiile relevante conformității realizării parteneriatului public-privat aferent modernizării și eficientizării activității AIC.

Auditul efectuat de Curtea de Conturi asupra conformității concesiunii activelor Î.S. „AIC” s-a realizat prin prisma respectării cadrului normativ aferent asigurării administrării proprietății publice, în conformitate cu principiile eficienței, legalității și transparenței.

Generalizând constatările și concluziile formulate în procesul de audit, auditul prezintă rezumatul acestora prin prisma (ne)conformităților identificate. Astfel,

- APP nu și-a realizat competențele și prerogativele legale cu privire la gestionarea conformă a patrimoniului de stat aflat în administrarea Î.S. „AIC”. De asemenea, acestea nu au întreprins măsuri regulamentare privind organizarea, dezvoltarea și sporirea eficienței furnizării serviciilor publice aeroportuare și a utilizării patrimoniului public de către Î.S. „AIC” (pct.3.1.1.).
- Concesionarea activelor Î.S. „AIC” și serviciilor aeroportuare prestate s-a efectuat în condițiile de existență a surselor financiare disponibile pentru finanțarea modernizării AIC (pct.3.1.1.):
 - situația financiară înregistrată de Î.S. „AIC” în perioada anilor 2009 -2012 era pozitivă și avea un trend crescător;
 - mijloacele acumulate din taxa de modernizare nu se includeau în profiturile Î.S. „AIC” și erau scutite de orice impozite și taxe;
 - mijloacele necesare pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare în sumă de 46,5 mil.euro în anul 2008 au fost puse la dispoziție de către BERD și BEI și în anul 2011 a demarat negocierea pentru suplimentarea acestora cu 5,0 mil. euro.
- Studiul de fezabilitate privind transmiterea în concesiune a activelor Î.S. „AIC” și serviciilor aeroportuare nu avea suficiente argumente economice, confirmate prin calcule și estimări a veniturilor și cheltuielilor aferente activității aeroportuare și modernizării infrastructurii AIC (pct.3.1.3.).
- Procesul de selectare a partenerului privat a fost incoerent și netransparent (pct.3.2.1.):
 - transmiterea nereglementară a unor obligații ale Comisiei de selectare a partenerului privat către Î.S. „AIC”;
 - admiterea la concurs a unor persoane care nu aveau capacitatea financiară necesară pentru a finanța investițiile în infrastructura aeroportuară a AIC, precum și semnarea contractului de concesiune nu cu toți asociații care au câștigat concursul.

- Prevederile contractului de concesiune nu sunt coerente și explicite, referitor la definirea investiției și surselor de finanțare a acesteia, a modului de determinare a valorii investițiilor efectuate și valorii recuperate a acestora etc., ceea ce lasă loc pentru interpretări neunivoce, respectiv, nu sunt suficient apărate drepturile patrimoniale ale statului în cadrul executării contractului de concesiune (*pct.3.3.1.*).
- APC nu s-au asigurat că partenerul privat va efectua achizițiile de lucrări și servicii în baza principiilor transparenței și eficienței (atât prin includerea unor clauze în contract, cât și prin neglijarea obligațiilor asumate de RM în cadrul Acordului de asociere cu UE privind transpunerea Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale⁵) (*pct.3.3.2.*).
- Monitorizarea realizării contractului de PPP a fost formală, bazându-se doar pe datele furnizate de partenerul privat, urmare cărui fapt investițiile în infrastructura aeroportuară nu au corespuns întocmai cerințelor tehnice și financiare stabilite în contractul de concesiune (*pct.3.3.1.*).
- Proiectele investiționale în construcții au demarat în lipsa documentației de deviz, ceea ce determină incertitudini privind conformitatea și realitatea procedurilor de achiziție a lucrărilor executate prevăzute de contractul de concesiune (*pct.3.3.2.*).
- Deși Contractul de concesiune a avut ca obiectiv dezvoltarea infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate, cu creșterea eficienței economice și a veniturilor aeronautice și non-aeronautice, au fost constatate rezerve și neconformități privind: (1) nivelul și argumentarea taxelor aeroportuare; (2) determinarea plății din chiria bunurilor proprietate publică; (3) colectarea plăților pentru utilizarea infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău (*pct.3.3.5.*).
- SRL „Avia Invest” a atribuit în perioada 01.11.2013 - 31.08.2019, la investiții prevăzute de contractul de concesiune, lucrări în sumă de 1374,3 mil.lei, deși acestea trebuiau să constituie circa 1052,8 mil.lei, sau cu 321,5 mil.lei mai puțin. În aceeași perioadă, conform datelor evidenței contabile, suma totală a investițiilor în active pe termen lung a constituit 1210,06 mil.lei, în timp ce veniturile din taxa de modernizare au constituit 1221,06 mil.lei (*pct.3.3.4.*).
- Patrimoniul public primit în concesiune și mijloacele financiare obținute din gestiunea acestuia au fost folosite de către partenerul privat pentru finanțarea unor activități incerte ale unor persoane afiliate sau terțe, ceea ce a determinat sustragerea de la activitatea de bază a mijloacelor în sumă de circa 1,58 miliarde de lei (*pct.3.3.4.*).

În baza constatărilor și concluziilor de audit, au fost înaintate recomandări, menite să asigure redresarea/minimizarea riscurilor identificate în cadrul misiunii de audit.

I. Prezentarea generală

Evenimente aferente procesului de concesiune:

- Î.S. „AIC” a fost creată în anul 1995. Din iulie 2009 și până în prezent, fondator al acesteia este APP. Conform statutului, capitalul social al întreprinderii constituie 186,7 mil. lei. Potrivit

⁵ Abrogat prin Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE.

cadrului legal⁶, organele de conducere ale Î.S. „AIC” sunt Consiliul de administrație, compus din 7 membri (din anul 2014 - din 3 membri), și administratorul.

- Activitățile de bază desfășurate de Aeroportul Internațional Chișinău sunt deservirea transportărilor aeriene de pasageri, încărcături și poștă, deservirea navelor aeriene la sol, menținerea pistei de aterizare-decolare, cu asigurarea aterizării-decolării aeronavelor și a securității aeronautice pe teritoriul aeroportului, precum și a securității zborurilor.
- În scopul asigurării rambursării creditului în sumă de până la 9,0 mil. dol.SUA, contractat de la BERD pentru realizarea în anii 1998-2001 a primului proiect de modernizare a aeroportului, prin Ordinul ASAC nr.162 din 29.12.1999, a fost introdusă taxa de modernizare a aeroportului în mărime de 10 dol.SUA/pasager. Termenul de rambursare a creditului s-a stabilit a fi până în anul 2011, dar, ca urmare a depășirii încasărilor așteptate din această taxă, creditul a fost achitat de către Î.S. „AIC” anticipat, cu patru ani mai devreme, în ianuarie 2007.
- Pentru asigurarea modernizării în continuare a aeroportului, a fost aprobat la 19.01.2007 - de către Î.S. „AIC”, și la 26.01.2007 - de către ASAC, Regulamentul privind modul de formare și utilizare a mijloacelor acumulate din taxa de modernizare a aeroportului, prin care această taxă s-a stabilit în mărime de 9 euro /pasager.

Conform Regulamentului menționat, taxa de modernizare se introduce/anulează prin ordinul ASAC, iar mijloacele acumulate urmau a fi utilizate pentru acoperirea cheltuielilor ce țin de implementarea proiectelor de amploare, coordonate și aprobate în modul stabilit. Achiziționarea mărfurilor, lucrărilor și serviciilor cu mijloace acumulate din taxa dată urma a fi efectuată în strictă corespundere cu Regulamentul cu privire la achiziția mărfurilor, lucrărilor și serviciilor, aprobat prin Ordinul ASAC nr.53/GEN din 30.05.2006. Totodată, veniturile din taxa de modernizare, după impozitare, urmau a fi îndreptate integral la majorarea capitalului social al Î.S. „AIC”.

- Începând cu anul 2006, Î.S. „AIC” a inițiat negocieri cu BERD privind acordarea unui nou credit în scopul finanțării modernizării infrastructurii aeroportului. Astfel, la 05.12.2008 și la 18.12.2008, au fost semnate contractele de credit cu BERD și BEI, aprobate prin HG nr.164 din 26.02.2009, prin care Î.S. „AIC” a contractat suma de 47,25 mil. euro pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, din care de la BERD - 25,5 mil. euro, de la BEI – până la 20,0 mil.euro, asistență tehnică BERD (grant) în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene - 1,75 mil. euro.
- Prin HG nr.438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în temeiul art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat, precum și în scopul atragerii investițiilor capitale la Î.S. „AIC”, s-a hotărât *„propunerea Î.S. „AIC” drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesiunea acestuia, având ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate”*.
- APP, prin Ordinul nr.33/1 din 28 iunie 2012, a instituit un grup de lucru, în componența căruia au fost incluși reprezentanții APP și ai altor instituții de stat, care au elaborat studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor Î.S. „AIC” și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare.
- Studiul de fezabilitate a fost aprobat de către APP la 08.02.2013.

⁶ Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 cu privire la întreprinderea de stat; Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.

- Prin HG nr.321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, s-a hotărât:
 - aprobarea concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. „AIC” și terenului aferent acestora; condițiilor concesiunii activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. „AIC”; condițiilor de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului (pct.1);
 - Ministerul Economiei va asigura buna desfășurare a procedurii de selectare a concesionarului prin concurs închis în conformitate cu Condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului aprobate, precum și în corespundere cu prevederile HG nr.476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat” (pct.2);
 - Autoritatea administrativă centrală, care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Î.S. „AIC”, va încheia contractul de concesiune și va monitoriza executarea prevederilor acestuia (pct.3);
 - Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura **rambursarea** investițiilor prevăzute de contract (pct.4);
 - Agenția Relații Funciare și Cadastru va asigura modificarea documentației cadastrale, în conformitate cu cerințele legislației cadastrului bunurilor imobile, și va asigura înregistrarea modernizărilor aduse obiectului concesiunii (bunuri imobile) în Registrul bunurilor imobile, ca proprietate publică a statului (pct.5).
- Ministerul Economiei, prin Ordinul nr.103 din 14.06.2013, a instituit Comisia de concurs⁷ în cadrul concesiunii activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC”, responsabilă de organizarea și desfășurarea procedurii de selectare a concesionarului prin concurs închis în cadrul concesiunii activelor Î.S. „AIC”.
- La concurs au participat doi ofertanți: S.A. „Mejdunarodnîi Aeroport Vnukovo” împreună cu Compania Vnukovo-Invest și Asociația Persoanelor Juridice AVIA INVEST, fondată de „Habarovskii Aeroport” S.A., „Kolomenskii Zavod” S.A. și SRL „Avia Invest”.
- La 15.08.2013, Comisia de concurs a constatat că prima ofertă nu întrunește condițiile de participare la concurs, pentru că a fost prezentată în limba engleză, oferta Asociației Persoanelor Juridice AVIA INVEST fiind declarată câștigătoare.
- La 30.08.2013, APP, în calitate de *concedent*, și SRL „Avia Invest”, în calitate de *concesionar* (*întreprindere concesională*), au încheiat Contractul nr.4/03 de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora. Potrivit art.5 din contractul de concesiune, concesionarul urmează să efectueze investiții în sumă de cel puțin 244,2 mil. euro, etapizat, în funcție de majorarea fluxului de pasageri deserviți de aeroport:
 - I Etapă – 45,1 mil. euro, în termen de doi ani de la data semnării contractului de concesiune;
 - II Etapă – 115,2 mil. euro, în termen de doi ani după atingerea unui flux de la 2,6 milioane de pasageri anual;

⁷ Președintele Comisiei de concurs: T.C. - viceministru al economiei; Membrii Comisiei de concurs: A.S. - director adjunct al Agenției Proprietății Publice; S.C. - viceministru al justiției; V.B. - viceministru al finanțelor; A.Z. - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor; V.C. - viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor; P.J. - director general interimar al Î.S. „AIC”; Secretarul Comisiei de concurs: M.Ș. - șef adjunct al Direcției administrarea proprietății publice (APP).

III Etapă – 83,9 mil. euro, în termen de doi ani după atingerea unui flux de la 3,2 milioane de pasageri anual.

- A fost aprobată HG nr. 715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „AIC”.
- Prin Deciziile Curții Constituționale nr.11 din 10.09.2013 și nr.12 din 19.09.2013, s-a dispus suspendarea acțiunii HG nr. 321 din 30.05.2013 și a HG nr. 715 din 12.09.2013, fiind interzise orice acțiuni pentru punerea în aplicare a acestor hotărâri.
- La 03.10.2013, Parlamentul a adoptat Hotărârea nr.227⁸, prin care s-a recunoscut necesitatea modernizării infrastructurii Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” prin atragerea de investiții majore și eficientizarea administrării acesteia.
- A fost aprobată HG nr.780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora.
- A fost emisă Decizia Curții Constituționale nr.13 din 08.10.2013 privind sistarea procesului pentru controlul constituționalității Hotărârilor Guvernului nr.321 din 30 mai 2013 și nr.715 din 12 septembrie 2013 referitoare la concesionarea Aeroportului Internațional Chișinău.
- La 08.12.2016 a fost aprobată Hotărârea Parlamentului nr.260 privind raportul Comisiei de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, prin care s-a recomandat Guvernului să examineze posibilitatea inițierii procedurii de renegociere a contractului de concesiune (contractul nr.4/03 din 30 august 2013), luând act de concluziile și recomandările Comisiei de anchetă, inclusiv de posibilitatea anulării taxei de modernizare.
- A fost aprobată HG nr.431 din 04.09.2019 privind abrogarea unor hotărâri ale Guvernului, prin care s-au abrogat:
 - 1) HG nr.438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
 - 2) HG nr.321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora;
 - 3) HG nr.715 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
 - 4) HG nr.780 din 04.10.2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora.
- La 10.09.2019, APP s-a adresat cu o cerere de chemare în judecată împotriva SRL „Avia Invest”, intervenienți accesorii fiind Guvernul RM, Ministerul Justiției și Ministerul Economiei și Infrastructurii, cu privire la recunoașterea nulității Contractului nr.4/03 din 30.08.2013 de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC” și a terenului aferent acestora. Judecătoria Chișinău (sediul Centru), la 16.09.2019, și-a declinat competența de a examina cauza civilă în favoarea Completului specializat în materie de contencios administrativ al Judecătoriei Chișinău (sediul Râșcani). Judecătoria Chișinău (sediul Râșcani), la 30.09.2019, a dispus suspendarea procesului de examinare a cauzei civile și a transmis la Curtea de Apel Chișinău cauza spre

⁸ Hotărârea Parlamentului nr.227 din 03.10.2013 privind rezultatul audierilor despre situația de la „Banca de Economii” S.A. și concesionarea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.

soluționare a conflictului (negativ) de competență. La rândul său, Curtea de Apel Chișinău, la 24.10.2019, și-a declinat competența de examinare a litigiului în favoarea Judecătoriei Chișinău (sediul Centru).

- La 04.10.2019 a fost adoptată Hotărârea Parlamentului nr.141 privind raportul Comisiei de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesiunii proprietății publice începând cu anul 2013 asupra evaluării modului de pregătire și desfășurare a concesiunii Î.S. „AIC” și s-a recomandat Guvernului evaluarea posibilității înaintării unei acțiuni în instanțele naționale privind declararea nulității contractului de concesiune, prin înaintarea unor cereri de aplicare a măsurilor de asigurare (sechestr) asupra întregului patrimoniu al statului gestionat de SRL „Avia Invest”, dar și asupra patrimoniului acesteia.

Responsabilitățile părților implicate în PPP⁹

În domeniul PPP **Guvernul** are următoarele responsabilități: (i) aprobă lista proiectelor propuse PPP de către autoritățile publice centrale și lista lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse PPP; (ii) aprobă obiectivele proiectelor de PPP de interes național și cerințele generale privind selectarea partenerului privat, precum și condițiile PPP; (iii) aprobă setul de documente standard (modele de cereri, oferte, comunicate informative etc.), precum și procedurile standard pentru asigurarea funcționării PPP; (iv) desemnează autoritatea publică care va încheia contractul cu partenerul privat în cazul PPP inițiate de Guvern sau de autoritățile administrației publice centrale.

Responsabilitățile **MEI** în domeniul PPP se rezumă la: (i) elaborarea documentelor de politici privind dezvoltarea PPP; (ii) elaborarea propunerilor de modificare și completare a actelor legislative și normative privind PPP.

Responsabilitățile **APP** țin de: (i) coordonarea inițierii PPP la nivel național; (ii) asistarea partenerului public în identificarea obiectivelor proiectelor de PPP de interes național, elaborarea cerințelor generale privind selectarea partenerului privat, precum și a condițiilor PPP propuse de către APC în baza studiilor de fezabilitate, prezentarea acestora Guvernului spre aprobare; (iii) avizarea studiilor de fezabilitate pentru PPP de interes național; (iv) elaborarea și punerea în aplicare a documentației standard pentru procedurile de selectare a partenerilor privați, diseminarea celor mai bune practici și recomandări în domeniul realizării PPP; (v) monitorizarea și evaluarea realizării PPP, inclusiv prin participarea în activitatea comisiilor de monitorizare a contractelor de PPP semnate de APC; (vi) acordarea către partenerii publici și partenerii privați a asistenței necesare privind aplicarea legislației în domeniul PPP; (vii) publicarea comunicatelor informative și a documentelor aferente procedurii de selectare a partenerilor privați pe pagina web a Agenției; (viii) ținerea evidenței PPP și a riscurilor aferente realizării fiecărui parteneriat; (ix) identificarea deficiențelor și barierelor din calea realizării eficiente a PPP.

În relațiile de PPP **partenerul public** este responsabil de: (i) asigurarea elaborării studiului de fezabilitate, cu avizare ulterioară la APP; (ii) asigurarea organizării și desfășurării concursului public de selectare a partenerului privat prin intermediul Comisiei de selectare a partenerului privat; (iii) încheierea contractului de PPP cu partenerul privat selectat; (iv) efectuarea controlului anual asupra modului de realizare a parteneriatului.

⁹ Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat; Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin HG nr.476 din 04.07.2012.

II. SFERA ȘI ABORDAREA AUDITULUI

Misiunea de audit a fost desfășurată în temeiul prevederilor art.3 alin.(1), art.5 alin.(1) lit.a) și art.31 alin.(1) lit.b) din Legea privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi¹⁰ și în conformitate cu Programul activității de audit a Curții de Conturi pe anul 2019¹¹ și cu Hotărârea Parlamentului nr.83 din 19.07.2019 cu privire la solicitarea auditului de etatizării proprietății publice și privatizării pentru anii 2013-2019, având drept scop oferirea asigurării rezonabile asupra conformității realizării PPP aferent concesiunii activelor Î.S. „AIC”.

Potrivit cadrului legislativ-normativ aplicabil în domeniul PPP, realizarea unui proiect de PPP implică următoarele etape: Studiul de fezabilitate; Studiul de fezabilitate; Atribuirea contractului de PPP; Monitorizarea contractului de PPP.

Astfel, în contextul realizării scopului misiunii de audit și reieșind din etapele procesului de realizare a proiectelor de PPP, s-a stabilit următorul obiectiv general: **„Modul de inițiere și realizare a PPP aferent concesiunii activelor Î.S. „AIC” a întrunit principiile de bază aplicate în relațiile de PPP în conformitate cu cadrul legislativ-normativ în vigoare?”**

În acest sens, au fost determinate următoarele subobiective:

- Care au fost acțiunile Î.S. „AIC” pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare și identificarea surselor de finanțare a acestora?
- Procedurile de selectare a partenerului privat și de atribuire a contractului de PPP au fost realizate în conformitate cu principiile PPP?
- Monitorizarea și controlul asupra executării prevederilor contractului de PPP au fost instituite și efectuate în corespundere cu cadrul regulator în vigoare?
- Care a fost activitatea postconcesiune a Î.S. „AIC”?

Misiunea de audit s-a realizat în conformitate cu Standardele Internaționale ale Instituțiilor Supreme de Audit¹².

Responsabilitatea auditorului este de a planifica și a realiza misiunea de audit în conformitate cu standardele în materie de audit și cadrul normativ-metodologic instituțional aferent, cu obținerea probelor suficiente și adecvate, exprimarea unei concluzii concepute asupra conformității realizării PPP aferent modernizării și eficientizării activității AIC, în funcție de criteriile definite, precum și de a emite un raport de audit de conformitate. Auditorul nu este responsabil de prevenirea faptelor de fraudă și eroare.

Auditorii au fost independenți față de entitățile din cadrul cărora s-au colectat probele de audit și au îndeplinit responsabilitățile de etică în conformitate cu cerințele Codului etic al Curții de Conturi. Probele de audit obținute sunt suficiente și adecvate spre a furniza o bază pentru formularea concluziilor în cadrul prezentei misiuni.

Metodologia de audit a constat din acțiuni de colectare a probelor din cadrul MEI, APP, Î.S. „AIC” și SRL „Avia Invest”, în urma verificării înregistrărilor și documentelor, prin observații, investigații, interviuri, confirmări și (re)calculare. De asemenea, au fost solicitate și analizate informații de la SFS, Serviciul Vamal, Inspectia Financiară, Biroul Național de Statistică, Poliția de frontieră, INCP „Urbanproiect”.

¹⁰ Legea privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi nr.260 din 07.12.2017.

¹¹ Hotărârea Curții de Conturi nr.100 din 21.12.2018.

¹² ISSAI 100 și ISSAI 400, aprobate pentru aplicare prin Hotărârea Curții de Conturi nr.60 din 11.12.2013.

Abordarea de audit s-a bazat pe testările de fond, care au fost aplicate pentru testarea/evaluarea componentelor de audit aferente fiecărei etape de realizare a unui proiect de PPP menționate mai sus.

Limitarea sferei de aplicare a auditului

Verificările auditului s-au limitat doar la acele aspecte care au asigurat acumularea probelor necesare și suficiente pentru a răspunde la subobiectivele și întrebările de audit. Totodată, unele materiale necesare auditului nu au putut fi analizate, ca urmare a ridicării acestora de către organele de drept.

Criteriile de audit

Drept surse ale criteriilor de audit au servit actele normative ce reglementează realizarea activităților (atribuțiile și sarcinile) de către APC; standardele și măsurile adoptate; angajamentele asumate de către partenerul public și privat (vezi Anexa nr.1 la Raportul de audit).

III. CONSTATĂRILE AUDITULUI

3.1. Subobiectivul I. Care au fost acțiunile Î.S. „AIC” pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare și identificarea surselor de finanțare a acestora?

3.1.1. Realizarea în anii 2008-2013 a programului investițional din contul surselor BERD și BEI

Începând cu anul 2006, Î.S. „AIC” a inițiat negocieri cu BERD privind acordarea unui nou credit în scopul finanțării modernizării infrastructurii aeroportului. Astfel, la 05.12.2008 și la 18.12.2008 au fost semnate Contractele de credit cu BERD și BEI¹³, aprobate prin HG nr.164 din 26.02.2009, prin care Î.S. „AIC” a contractat 47,25 mil. euro pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, din care de la BERD - 25,5 mil. euro, de la BEI – până la 20,0 mil.euro, asistență tehnică BERD (grant) în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene - 1,75 mil. euro. Conform prevederilor contractuale, aceste mijloace urmau a fi utilizate pentru:

Tabelul nr.1

Destinația	mil.euro
Reabilitarea pistei de decolare-aterizare	14,0
Reabilitarea căilor de rulare, peronului, inclusiv iluminarea la sol	14,0
Echipament	2,0
Refinanțarea datoriei către BEM	6,5
Modernizarea terminalului de pasageri (extinderea cu 4500 m ²)	8,0
Asistență la implementarea proiectului și supravegherea lucrărilor	1,5
Elaborarea planului general de dezvoltare (Master Plan)	0,25
Total	46,25

Sursă: Contractele încheiate cu BERD și BEI la 05.12.2008 și la 18.12.2008.

Proiectul a fost structurat în 5 compartimente/etape:

1. elaborarea planului general de dezvoltare a aeroportului (Master Plan, 250,0 mii euro, grant în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene);
2. servicii de consultanță a Proiectului și de supraveghere a lucrărilor de construcții (1,5 mil. euro, grant în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene);
3. efectuarea lucrărilor de proiectare (1,3 mil. euro, surse financiare proprii ale Aeroportului);

13 Principalele clauze contractuale se referă la: 1) Dobânda cu rata de - EURIBOR 3 luni, BERD +4,6%, BEI +3,0; 2) Comisionul de angajament la suma nedebursată: BERD 0,5%, BEI 0,1%; 3) Comision unic la semnarea contractului BERD 1,0%, BEI 0,5%; 4) Perioada de debursare (de ridicare a creditului integral) - 4 ani de la semnarea contractelor, adică până în decembrie 2012; 5) Perioada de achitare a împrumutului - începând cu a patra aniversare de la semnarea contractelor într-o perioadă de 45 de trimestre, adică până în primul trimestru al anului 2024; 6) Deschiderea unui cont de deservire a datoriei într-o bancă moldovenească, coordonată cu băncile finanțatoare și unde se va acumula taxa pentru modernizare percepută din data semnării Acordurilor.

4. achiziționarea echipamentului special de aerodrom (2,0 mil. euro);
5. lucrări de construcție (37,0 mil. euro).

De asemenea, pentru efectuarea investițiilor în parcare auto și terminalul cargo, conform pct. 5.16 lit. (b) și lit.(f) din Contractul încheiat cu BERD, a fost luat angajamentul de a desfășura, în termen de 18 luni și, respectiv, 24 luni, licitații deschise și competitive de concesiune a parării auto și, respectiv, a terminalului cargo de pe teritoriul aeroportului. Pentru executarea acestor prevederi a fost emisă HG nr.1158 din 20.12.2010 „Cu privire la aprobarea concesiunii parării auto a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acesteia”¹⁴.

Din creditele contractate în perioada anilor 2009-2011 au fost debursate 7,735 mil.euro, din care de către BERD – 6,5 mil.euro (inclusiv 255,0 mii euro - pentru achitarea comisionului unic la semnarea contractului (2008), și 6,245 mil. euro - pentru refinanțarea creditului contractat de la „Banca de Economii” S.A., destinat achiziționării complexului patrimonial - sistemul integrat de securitate a aeroportului (2009)), și de către BEI - 1,2346 mil.euro (inclusiv 100,0 mii euro - pentru achitarea comisionului unic la semnarea contractului (2009), și 1,135 mil.euro - pentru achiziționarea a trei unități de tehnică specială de aerodrom (2011)).

Pentru elaborarea Planului general de dezvoltare (Master Plan) a fost contractată compania germană „Hochtief AirPort” GmbH, cu valoarea contractului de 169,6 mii euro (achitate din suma grantului acordat de BERD). De asemenea, această companie a fost contractată pentru executarea lucrărilor de proiectare, cu valoarea contractului de 1140,4 mii euro, în octombrie 2010 fiind elaborat proiectul tehnic detaliat.

Pentru asistență în implementarea proiectului și supravegherea lucrărilor de construcție a fost contractată compania daneză „Ramboll”, cu valoarea contractului de 1485,2 mii euro (achitate din suma grantului acordat de BERD).

Pentru procurarea echipamentului de aerodrom s-au organizat 3 licitații: la 09.06.2009 (care a fost anulată), la 10.06.2010 (la care nu a fost semnat contractul pentru lotul 4) și la 01.03.2011, în baza cărora au fost semnate contractele aferente¹⁵.

Pentru selectarea companiei de construcții, la 30.11.2009 a demarat etapa de preselecție, iar la 22.11.2010 - tenderul propriu-zis. În cadrul etapei de evaluare, Comisia de evaluare a depistat o greșeală aritmetică în propunerea financiară a companiei JV CACGC&Catic Beijing Co., în sumă de circa 2,0 mil. euro, și a propus companiei să recunoască greșeala aritmetică și să micșoreze suma ofertei, însă aceasta a refuzat. Ca urmare, Comisia de evaluare a calificat oferta dată ca necorespunzătoare, desemnând drept câștigătoare compania „Strabag AG”, Austria, cu suma contractului de 692705,7 mii lei (41950,8 mii euro).

La 01.06.2011, compania CACGC&Catic Beijing JV Co. a înaintat la Judecătoria Economică de Circumscripție Chișinău împotriva Î.S. „AIC” o cerere de chemare în judecată, prin care aceasta a solicitat obligarea Î.S. „AIC” și a Comisiei de evaluare de a anula decizia prin care oferta acesteia a fost declarată necorespunzătoare și de a examina și a evalua oferta dată. Ca urmare, la 03.06.2011, judecătorul V.O. a emis o încheiere, prin care a suspendat procesul de evaluare a

¹⁴ Abrogată prin HG nr.438 din 19.06.2012.

¹⁵ (1) cu SRL „Merkator International” (Giletta SLA-BU), în sumă de 354,8 mii euro (5829,4 mii lei), pentru utilaj de dejivrare și spălare a pistelor de aeroport, cu utilizarea compuşilor solizi și lichizi; (2) cu compania elvețiană Zettler Land-Und Nutzfahrzeuge GmbH (Valtra N141 Hitech), în sumă de 378,2 mii euro (6390,0 mii lei), pentru echipament universal și utilaj suplimentar pentru întreținerea pistelor; (3) cu SRL „Merkator International” (Autobren TSA01), în sumă de 401,6 mil. euro (6403,5 mii lei), pentru echipament vacuum cu perii; (4) cu compania SCHMIDT Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH, în sumă de 403,5 mii eur, pentru mașina de măturat pista de decolare-aterizare (Runway sweeper).

ofertelor până la examinarea cauzei în fond. Cauza dată, după mai multe amânări, a fost examinată la 07.05.2012 și, ca urmare a neprezentării reclamantului, a fost scoasă de pe rol.

Din cauza tergiversării examinării litigiului, Î.S. „AIC” a solicitat de la companiile participante la licitație prelungirea valabilității ofertelor și a garanțiilor bancare de 4 ori, ultima fiind până la 29.02.2012 - valabilitatea ofertei, și până la 28.03.2012 - valabilitatea garanției bancare.

După data de 07.05.2012, în cadrul Consiliului de administrație al Î.S. „AIC” nu s-a examinat posibilitatea reluării licitației pentru realizarea investițiilor din contul creditelor contractate.

Deoarece Î.S. „AIC” nu a început lucrările de reabilitare a aeroportului conform termenelor prevăzute în contractele de credit și, respectiv, nu a ridicat suma creditului destinată în aceste scopuri, aceasta a achitat comision pentru nedebersarea creditului în sumă de 335,1 mii euro, ca sursă servind dobânda acumulată de la depozitarea taxei de modernizare.

Conform acordurilor de împrumut, veniturile din taxa de modernizare a aeroportului au fost scutite de orice impozitare.

În perioada anilor 2008-2013, Î.S. „AIC” a calculat taxa de modernizare în sumă de 22,3 mil.euro (358,2 mil.lei), fiind achitate 19,6 mil.euro (315,8 mil.lei), sau cu 2,7 mil.euro (42,4 mil.lei) mai puțin. Diferența respectivă se explică prin datoria Î.S. „Air Moldova”, deși contractul de împrumut încheiat cu BEI (pct.5.5.) prevedea ca statul „să asigure achitarea de către Î.S. „Air Moldova” a restanțelor față de Î.S. „AIC” și să asigure că nu sunt convenite niciun fel de reduceri sau concesiuni cu Î.S. „Air Moldova” în privința taxelor aeroportuare datorate pentru orice perioadă ce urmează după semnarea acordului în cauză”.

Pe contul de acumulare a taxei de modernizare și de deservire a creditelor, deschis la „EXIMBANK- Gruppo Veneto Banca” S.A., au fost transferate 15,15 mil.euro (322,8 mil.lei), inclusiv dobânda de la păstrarea mijloacelor bănești pe contul de depozit (27,6 mil.lei) și diferența de curs valutar. Deci, nu toate mijloacele financiare din taxa de modernizare au fost depuse pe contul de decontare, ceea ce nu corespunde prevederilor pct.5.14. și pct.5.17. din contractul încheiat cu BERD. Din sumele acumulate s-au efectuat achitări de 11,98 mil.euro (vezi Anexa nr.2 la prezentul Raport).

De menționat că, la ședința Consiliului de administrație al Î.S. „AIC” din 08.09.2011, s-a decis operarea negocierilor cu BERD și BEI, în vederea unor modificări la contractele de credit semnate, inclusiv majorarea sumei împrumutului cu circa 5,0 mil.euro, pentru extinderea terminalului, și a perioadei de grație până în decembrie 2014 (cu 2 ani).

Î.S. „AIC” a achitat anticipat creditele contractate de la BERD și BEI la 23.10.2013, iar la 25.10.2013 a solicitat considerarea contractelor de împrumut ca finalizate, confirmarea achitării complete a datoriilor față de aceste bănci și utilizarea fără restricție a mijloacelor acumulate din taxa de modernizare. Aceste confirmări au fost întocmite de către BEI la 29.10.2013 și de către BERD la 31.10.2013.

La data de 31.10.2013 soldul mijloacelor financiare ale Î.S. „AIC”, inclusiv cele din taxa de modernizare, constituia 168,5 mil.lei¹⁶.

3.1.2. Demararea procedurii de concesiune a aeroportului

Propunerea de transmitere a activelor Î.S. „AIC” în concesiune a fost examinată la ședința Consiliului de administrație al Î.S. „AIC” din 08.09.2011, unde s-a luat act de „Concepția de atragere

a investițiilor capitale și strategice în dezvoltarea AIC”, propusă spre examinare de către condicerea Î.S. „AIC”. Conform conceptului în cauză, s-a propus reorganizarea Î.S. „AIC” în S.A., cu ulterioara inițiere a unui tender de concesiune integrală a aeroportului. În acest caz, șeful Direcției administrarea proprietății publice a APP a indicat necesitatea revizuirii Legii cu privire la concesiuni, iar directorul Direcției generale politici industriale și de competitivitate a Ministerului Economiei a menționat că APP a elaborat un proiect de HG privind lista serviciilor de parteneriat public-privat și a propus includerea AIC în această listă.

Ulterior, din cauza litigiului cu compania CACGC&Catic Beiging JV Co. și blocării acțiunilor de modernizare a AIC, prin decizia Consiliului de administrație al Î.S. „AIC” din 31.01.2012, s-a luat act de contractarea PrisewaterhouseCoopers Management Consultants SRL (România) pentru prestarea „Serviciilor de consultanță pentru determinarea celor mai bune căi și metode de implementare a strategiei AIC de a atrage investiții”. Scrisoarea de angajament al PWC din 10.02.2012 și prețul serviciilor de 160,0 mii euro au fost acceptate de Î.S. „AIC”. Serviciile în cauză au fost achitate în perioada anilor 2012-2013, suportându-se cheltuieli de 2,51 mil.lei.

În august 2012, PWC a elaborat 2 rapoarte, în care au fost analizate scenariile/ modalitățile pentru atragerea investițiilor în AIC, precum și propuse procedurile care trebuie urmate pentru contractarea și realizarea contractului de concesiune. Astfel, au fost analizate 2 scenarii: menținerea infrastructurii aeroportuare, ce coincide cu Faza I din Master Plan, și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare - Faza II și Faza III ale Master Planului. Principalele forme analizate au fost Contractul de management, Locațiunea activelor, Concesiunea, PPP. În cazul menținerii controlului asupra AIC de către fondator (statul), analizele și evaluările economice efectuate au relevat un deficit de mijloace financiare în perioada implementării Fazei II de modernizare a AIC în sumă de circa 123,8 mil.euro (anii 2018-2022), cu un excedent de flux de numerar în anii următori. Totodată, s-a indicat eficiența redusă a AIC, în comparație cu alte aeroporturi, ce ține de numărul de pasageri la un angajat (AIC - 1550 pasageri, Bruxelles – 26019 pasageri), transportul de marfă per angajat (AIC - 3,9 t, Bruxelles -658 t), cifra de afaceri per angajat (AIC – 17,0 mii euro, Atena – 490,0 mii euro), fiind propusă reducerea numărului de angajați de la 675 până la 312 persoane. Totuși, cea mai posibilă variantă de atragere a investițiilor a fost propusă concesiunea AIC pe un termen de 28 de ani și cu o redevență anuală între 4 și 10,0 mil.euro, sau între 8% și 21 % din veniturile anuale. În cazul acordării concesiunii pe o perioadă de 49 ani și 5 ani de grație la achitarea redevenței, care anual urma să constituie între 10,3 mil. euro și 23,4 mil.euro, sau între 13% și 29 % din veniturile anuale.

Unul dintre exemplele de concesiune a servit concesiunea aeroportului din Priștina (Kosovo), care a fost concesionat pe o perioadă de 20 de ani, pentru investiții de 100,0 mil.euro, fiind prevăzută creșterea fluxului de pasageri de la 1,2 până la 4,0 milioane de pasageri pe an, taxa de concesiune fiind 39% din venituri, sau circa 20,0 mil.euro pe an.

De menționat că existența acordului cu BERD și BEI era un impediment pentru concesiunea AIC, deoarece pct. 3.1. din acesta prevedea că statul trebuie să exercite controlul asupra AIC pe perioada valabilității acordului.

Aprobarea listei bunurilor proprietate a statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat, potrivit art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din

10.07.2008¹⁷, art.6 alin.(1) lit.d) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007¹⁸ și art.7 alin.(1) lit.a) din Legea nr.534-XIII din 13.07.1995¹⁹, ține de competența Guvernului. Astfel, Guvernul a adoptat HG nr.419 din 18.06.2012 cu privire la aprobarea listei bunurilor proprietate a statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat.

Menționăm că Î.S. „AIC”, propusă, prin HG nr.438 din 19.06.2012²⁰, drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, nu a fost inclusă în lista aprobată prin HG nr.419 din 18.06.2012, ca bunuri propuse parteneriatului public-privat. Totodată, în HG nr.438 din 19.06.2012 s-a indicat expres modalitatea de realizare a proiectului de parteneriat public-privat – prin concesionarea Î.S. „AIC”, chiar dacă, potrivit art.18 din Legea nr.179 din 10.07.2008, parteneriatul public-privat se realizează prin minimum 6 forme contractuale, astfel nerespectându-se prevederile legale²¹. Studiul de fezabilitate trebuie să demonstreze oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat (justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor), precum și că forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme.

3.1.3. Elaborarea studiului de fezabilitate

Potrivit prevederilor HG nr.438 din 19.06.2012, în scopul atragerii investițiilor capitale la Î.S. „AIC”, s-a inițiat proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acesteia, având ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate. Autoritatea administrativă centrală care exercita în numele Guvernului funcțiile de fondator al Î.S. „AIC” (APP) a fost responsabilă de elaborarea studiului de fezabilitate, în vederea elucidării viabilității proiectului. Astfel, APP, care exercita funcția de fondator al Î.S. „AIC”, la 28.06.2012, a instituit grupul de lucru²² pentru elaborarea studiului de fezabilitate în cadrul realizării proiectului de parteneriat public-privat.

Ulterior, la 06.07.2012, grupul de lucru (P-V nr.1) a stabilit conținutul/cuprinsul studiului de fezabilitate, precum și documentele necesare care vor sta la baza elaborării acestuia (analiza activității economico-financiare pentru ultimii 5 ani de activitate, inclusiv rapoartele financiare; caracteristica tehnico-economică a activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC”; Master Planul elaborat de compania germană Hochtief AirPort GmbH; studiul PWC; alte documente relevante).

Studiul de fezabilitate trebuie să demonstreze²³ oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat – justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor (politic, legislativ, financiar și economic, de executare, de mediu).

17 Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat.

18 Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deținutarea proprietății publice.

19 Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni.

20 HG nr.438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.

21 Art.25 lit.b) din Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 și pct.21-pct.27 din HG nr.476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat.

22 Ordinul APP nr. 33/1 din 28.06.2012: A.S. – vicedirector al APP, președintele grupului de lucru; I.L. – șef al Direcției generale politici industriale și de competitivitate, Ministerul Economiei; M.M. – șef al Direcției politici de administrare și deținutarea proprietății publice, Ministerul Economiei; M.D. – șef adjunct al Direcției administrarea proprietății publice; M.Ș. – șef adjunct al Direcției administrarea proprietății publice, secretar; N.V. – șef al Direcției evidența patrimoniului public și analiza financiară; D.C. – șef al Direcției privatizare; I.P. – șef al Direcției parteneriatul public-privat.

23 Art.25 lit.b) din Legea nr. 179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat.

Totodată, studiul de fezabilitate trebuie să identifice forma de realizare a proiectului PPP, dezvoltând criteriile de selectare a acestei opțiuni.

Studiul de fezabilitate elaborat de grupul de lucru a fost aprobat pe 06.10.2012 (P-V nr.2), iar de către APP – la 08.02.2013.

Analizând studiul de fezabilitate care a stat la baza concesiunii activelor Î.S. „AIC”, auditul denotă că conținutul acestuia nu corespunde în totalitate cu prevederile Anexei nr.1 la Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin HG nr. 476 din 04.07.2012. Potrivit capitolului II (pct.2) din această anexă, în studiul de fezabilitate urma să fie inclusă o scurtă prezentare privind situația existentă, cu elucidarea deficiențelor majore ale situației actuale, din care să rezulte necesitatea investiției, cu includerea, după caz, a tabelelor, hărților grafice, planșelor desenate, fotografiilor etc., care să explice situația existentă și necesitatea investiției. Însă, în studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor AIC și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare, această prezentare lipsește. Doar la finele studiului de fezabilitate, în capitolul VI „Concluzii” s-a menționat că „pe parcursul ultimilor ani, din motive de insuficiență a resurselor financiare proprii, infrastructura aeroportuară este menținută cu greu la nivel funcțional normal, de fapt limitând menținerea nivelului existent, fără careva performanțe în acest sens”. Această concluzie, însă, nu este susținută cu probe adecvate și analize propriu-zise privind situația economico-financiară a Î.S. „AIC”, iar obiectivele și condițiile aferente realizării PPP nu erau suficient argumentate economic prin calcule și estimări exhaustive ale veniturilor și cheltuielilor aferente activității aeroportuare și modernizării infrastructurii AIC. Astfel, misiunea de audit a constatat că situația și performanța financiară înregistrată de Î.S. „AIC” în perioada anilor 2008-2012 erau pozitive și aveau un trend crescător. De menționat că mijloacele acumulate din taxa de modernizare în anii 2011-2012 nu se includeau în profiturile Î.S. „AIC” și erau scutite de orice impozite și taxe.

Tabelul nr.2

Evoluția indicatorilor financiari ai Î.S. „AIC”

mil. lei					
Indicatori	2008	2009	2010	2011	2012
Venituri	245,86	240,44	292,12	329,19	367,93
Cheltuieli	223,72	227,18	237,34	321,30	351,79
Profit net (pierdere neacoperită)	22,14	13,26	54,75	7,89	16,14
Taxa de modernizare (BERD, BEI)	2,69	55,67	64,98	73,48	79,83

Sursă: Informația și Registrele contabile ale Î.S. „AIC”.

Auditul relevă că în studiul de fezabilitate (1) nu este argumentată oportunitatea și necesitatea concesiunii activelor Î.S. „AIC” și a serviciilor aeroportuare prestate și (2) nu sunt expuse justificările tehnice și economice, (3) nu s-a efectuat compararea și cu altă modalitate de modernizare a AIC (ca urmare a stabilirii în HG nr.438 din 19.06.2012 a modului PPP prin concesiune).

Conform capitolului III al studiului de fezabilitate - Caracteristicile principale ale proiectului de concesiune (pct.4), investițiile din cadrul proiectului de modernizare a AIC urmau a fi realizate în 3 faze de executare a construcțiilor noi, precum și prin efectuarea lucrărilor de reabilitare a obiectelor deja existente. Astfel, modernizarea aeroportului trebuia să se axeze pe executarea lucrărilor aferente terminalului, aerodromului, infrastructurii și parcarii.

De menționat că drept bază pentru stabilirea resurselor financiare necesare pentru modernizarea AIC a servit Master Planul Hochtief (în continuare – Master Plan). Totodată, în

studiul de fezabilitate nu au fost argumentate investițiile care urmează a fi efectuate de către partenerul privat, acestea fiind preluate din Master-Plan.

Tabelul nr.3

Investițiile în AIC, conform Master Planului

Lucrările de modernizare/construcție
I etapă – 40,0 mil. euro;
• Extinderea terminalului; • Dezvoltarea și modernizarea aerodromului (modernizarea pistei de decolare-aterizare; reconstrucția pilonilor luminilor zonei de apropiere; reconstrucția căilor de rulare și a peronului); • Dezvoltarea infrastructurii (iluminarea aerodromului; dezvoltarea sistemului de drenaj); • Construirea parcării auto supraetajate cu peste 800 de locuri; • Construirea unei Stații principale PD-44, înlocuirea și modernizarea utilajului substațiilor de transformare și rețeaua de cabluri noi etc.
II etapă – 110,0 mil. euro, la atingerea unui flux de 2,6 mil. pasageri;
• Construirea unui terminal nou (20,0 mii m² și 600 pas./oră); • Dezvoltarea și modernizarea aerodromului (extinderea pistei de zbor; reamenajarea pistei de decolare-aterizare și a Căilor de rulare; continuarea modernizării Peronului); • Dezvoltarea infrastructurii (iluminarea aerodromului - îmbunătățiri ulterioare; dezvoltarea sistemului de drenaj - îmbunătățiri ulterioare; construirea unui nou Terminal Cargo; dezvoltarea zonei tehnice etc.); • Construirea unor noi locuri de parcare – 800 locuri; • Reconstrucția substațiilor de transformare etc.
III etapă – 80,0 mil. euro, la atingerea unui flux de 3,2 mil. pasageri.
• Extinderea terminalului nou (32,0 mii m² și 1600 pas./oră); • Dezvoltarea și modernizarea aerodromului (construirea unei noi căi de rulare; reconstrucția Căilor de rulare; extinderea Peronului); • Dezvoltarea infrastructurii (iluminarea aerodromului - îmbunătățiri ulterioare; dezvoltarea sistemului de drenaj - îmbunătățiri ulterioare; continuarea dezvoltării Zonei tehnice etc.); • Construirea unor noi locuri de parcare – 300 locuri; • Construcția unor noi substații etc.
TOTAL 230,0 mil.euro

Sursă: Master Planul de dezvoltare a AIC, realizat de Hochtief.

Conform Master Planului, investițiile pentru modernizarea AIC, care urmau a fi efectuate în perioada anilor 2012-2030, în sumă de 230,5 mil. euro, se declanșau și se corelau: 113,0 mil. euro – după volumul pasagerilor; 19,3 mil. euro - după numărul de mișcări ale aeronavelor; 2,5 mil. euro - după volumul încărcăturilor transportate; 95,7 mil. euro - după ani (din care 50,8 mil.euro erau aferente Proiectului de modernizare 2 (construcția unui nou terminal)).

Master Planul, realizat în anul 2010, estima că în anul 2030 se vor înregistra 3,2 mil. pasageri și peste 42,0 mii de mișcări de aeronave pe an, suprafața terminalului va fi extinsă, numărul de locuri de parcare va fi de peste 1,9 mii (1,2 mii – destinate pasagerilor, și cca 0,7 mii – angajaților aeroportului), dacă se realizează investiții de 230,5 mil.euro. Astfel, potrivit pct.8 din studiul de fezabilitate, costurile pentru elementele și componentele din cadrul proiectului au fost estimate în mărime de nu mai puțin de 230,0 mil.euro.

Tinând cont de veniturile calculate din taxa de modernizare în anul 2012 în sumă de 5,13 mil. euro (fără a lua în considerare tendința de creștere/descreștere a fluxului de pasageri), în termen de 17 ani (faza investițională), numai din această taxă gestionarul aeroportului urma să beneficieze de venituri în sumă de 87,2 mil.euro, iar în termenul de concesiune a aeroportului de 49 de ani – în sumă de 251,4 mil.euro. Deci, gestionarul AIC urma să determine modul de finanțare a deficitului temporar de 143,3 mil.euro, existent în faza investițională.

3.2. Subobiectivul II. Procedurile de selectare a partenerului privat și de atribuire a contractului de PPP au fost realizate în conformitate cu principiile PPP?

3.2.1. Procedura de selectare a partenerului privat

Modalitatea de organizare a concursului de selectare a partenerului privat este expres reglementată de:

- art.15 alin.(3) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007, care prevede că selectarea partenerilor privați pentru concesiune se efectuează prin concurs public;
- art.3 lit.b) și art.5 alin.(4) din Legea nr.179-XVI din 10.07.2008, care prevede că în relațiile de parteneriat public-privat trebuie de aplicat principiul transparenței, iar ședințele comisiei de selectare a partenerului privat sunt publice.

În același timp, Legea cu privire la concesiuni²⁴ prevedea că „*Concursul de selectare a concesionarului se organizează de către concedent în modul stabilit de Guvern*”. Astfel, Guvernul a decis²⁵ asupra organizării și desfășurării proiectului de parteneriat public-privat de concesiune în baza unui concurs închis.

Prin Ordinul viceprim-ministrului, ministrului economiei nr.103 din 14.06.2013²⁶, au fost desemnați și aprobați membrii Comisiei de concurs²⁷ în cadrul concesionării activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC” și a terenului aferent acestora, funcțiile de bază ale căreia erau stabilite în pct.4 din Anexa nr.2 la HG nr.321 din 30.05.2013²⁸.

Comisia de concurs urma să desemneze cel puțin 5 candidaturi și să expedieze acestora invitațiile pentru participare la concurs, având la bază 3 criterii: *siguranța financiară; spectrul larg al capacității tehnice și competența lor profesională*²⁹. Astfel, la ședința Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului din 26.06.2013³⁰ s-a hotărât aprobarea listei companiilor care vor fi invitate să participe la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „AIC”: AENA International (Madrid, Spania); Aeroports de Paris (Paris, Franța); Compania „Vnukovo-Invest” (Moscova, Rusia); SRL „UK KOMAKS” (Habarovsk, Rusia); Flughafen wie AG (Viena, Austria); Heathrow Airport Holdings (Londra, Marea Britanie); Houston Sistem Aeroportuar (Houston, SUA).

Aceste companii au fost selectate și propuse Comisiei de concurs de către Î.S. „AIC”, care, ținând cont de situația geopolitică a țării și amplasamentul geografic al Aeroportului Internațional Chișinău, precum și de riscul de redirectionare a fluxului de pasageri în aeroportul potențialilor concesionari, a examinat „multiaspectual” participanții pieței internaționale a serviciilor aeronautice și aeroportuare. La întrebarea de ce au fost analizate doar aceste companii și în baza căror criterii au fost selectate acestea pentru studiu, echipa de audit nu a primit un răspuns din partea APP.

De menționat că, în septembrie 2011, în cadrul studiului „Concepția de atragere a investițiilor capitale și strategice în dezvoltarea Aeroportului Internațional Chișinău”, elaborat de Î.S. „AIC”³¹, și

24 Art.12 alin.(3) din Legea nr. 534-XIII din 13.07.1995.

25 Pct.1 și pct.2 din HG nr.321 din 30.05.2013.

26 Ordinul viceprim-ministrului, ministrului economiei nr.103 din 14.06.2013 „Cu privire la aprobarea componenței Comisiei de concurs în cadrul concesionării activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC” și a terenului aferent acestora”.

27 Viceministrul economiei - președintele Comisiei de concurs, directorul adjunct al Agenției Proprietății Publice - vicepreședintele Comisiei de concurs, viceministrul justiției, viceministrul finanțelor, viceministrul dezvoltării regionale și construcțiilor, viceministrul transporturilor și infrastructurii drumurilor, directorul general interimar al Î.S. „AIC”.

28 a) definește criteriile de selectare a concesionarului și verifică respectarea lor; b) asigură expedierea prin poștă a invitațiilor în scris fiecărui investitor desemnat; c) stabilește mărimea taxei de participare, a accontului (garanție de participare la concurs) și a garanției (garanție de executare a proiectului); d) asigură primirea cererilor de participare la concurs; e) asigură, după caz, participanților la concurs acces pentru examinarea prealabilă a obiectului concesiunii și a documentației standard, oferă explicațiile necesare; f) pune la dispoziția participanților la concurs documentația de concurs și explică modul de completare; g) primește ofertele înaintate de ofertanți în limba de stat în mod obligatoriu și în altă limbă, după caz, și verifică în ședință publică integritatea, precum și componența coletelor; h) asigură păstrarea ofertelor în safeu securizat; i) examinează și evaluează ofertele; j) desfășoară concursul, desemnează învingătorul concursului și informează în scris participanții la concurs despre rezultate; k) deschide ofertele și, după caz, alte documente care însoțesc oferta; l) stabilește oferta câștigătoare; m) prezintă concedentului un raport privind totalizarea rezultatelor concursului; n) aprobă contractul de concesiune în forma negociată; o) transmite spre publicare în Monitorul Oficial al Republicii Moldova informația despre rezultatele concursului.

29 Pct.5 din Anexa nr.2 la HG nr.321 din 30.05.2013 și Capitolul IV, pct.8, din Caietul de sarcini.

30 Procesul-verbal nr.2 din 26.06.2013 al ședinței Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului activelor Î.S. „AIC”.

31 Examinat de Consiliul de administrație al Î.S. „AIC” la 08.09.2011 (Procesul-verbal nr.6).

În rapoartele PWC din august 2012 au fost analizate ca exemple de succes alte întreprinderi/companii lideri în zona Europei Centrale și de Sud-Est, care concurează pe piața concesiunii aeroporturilor, dar nu au fost invitate la concurs. Potrivit Concepției, s-a stabilit că cea mai eficientă metodă de atragere a investițiilor este concesiunea aeroportului după formula BOT (Build, Operare, Transfer)³², iar principalele companii care concurează pe piața concesiunii aeroporturilor sunt **HOCHTIEF AirPort, TAV-Grup și Fraport**. Se menționează că aceste companii au luat în concesiune aeroporturi pe un termen de la 11,5 ani până la 30 de ani, în scopul modernizării infrastructurii aeroportuare, precum și a serviciilor prestate, investind de la 50,0 mil.euro până la 2,37 mlrd.euro³³.

În cadrul ședinței Comisiei de concurs din 19.06.2013 (P-V nr.1) s-a examinat analiza fiecărui potențial participant la concurs, menționându-se capacitatea candidaților și experiența acestora, fără a fi analizat criteriul de bază – siguranța financiară. Se relevă că informațiile prezentate aferente participantului SRL „UK KOMAKS”³⁴ se referă la S.A. „HABAROVSKII AEROPORT”, funcțiile de director general al căreia sunt exercitate de către SRL „UK KOMAKS”.

Se relevă că membrii Comisiei de concurs au aprobat Lista invitațiilor la concurs fără a deține date aferente disponibilității financiare necesare efectuării investițiilor.

Comisia de concurs nu și-a îndeplinit toate funcțiile, unele fiind atribuite Î.S. „AIC”, prin ce nu a respectat prevederile pct.4 lit.b), d), e) și h) din Anexa nr.2 la HG nr.321 din 30.05.2013. Astfel, invitațiile pentru participarea la concurs au fost expediate la 01.07.2013 de către Î.S. „AIC” (responsabilă de această acțiune³⁵) la toate companiile menționate.

La concurs au participat doi ofertanți: (1) S.A. „MEJDUNARODNÎI AEROPORT VNUKOV” împreună cu Compania VNUKOV-INVEST și (2) Asociația Persoanelor Juridice AVIA INVEST (în continuare - APJ AVIA INVEST), fondată de „HABAROVSKII AEROPORT”, S.A. „KOLOMENSKII ZAVOD” și SRL „Avia Invest” (care, la rândul său, este fondată de primele 2 entități). Comisia de concurs a constatat că prima ofertă nu întrunește condițiile de participare la concurs, pentru că nu s-au prezentat toate formularele de participare, iar cele înaintate au fost prezentate în limba engleză, iar oferta Asociației Persoanelor Juridice AVIA INVEST a fost declarată câștigătoare.

Potrivit procurii din 31.07.2013, eliberată pe un termen de 1 an, întocmită din numele S.A. HABAROVSKII AEROPORT, prin intermediul directorului SRL UK KOMAKS, se împuternicește vicedirectorul SRL UK KOMAKS (A.I.O.) să reprezinte interesele S.A. HABAROVSKII AEROPORT la procedura de concesiune a activelor Î.S. „AIC”. Prin urmare, atât potrivit procurii menționate, cât și Împuternicirii din 02.08.2013, depunerea ofertei pentru concesiunea activelor Î.S. „AIC” s-a efectuat din numele S.A. HABAROVSKII AEROPORT.

32 Construieste, operează, transferă (BOT) – constă în faptul că investitorul dezvoltă infrastructura aeroportului, operează pentru o anumită perioadă de timp aeroportul modernizat pentru a obține profit din investițiile efectuate și reîntoarce aeroportul statului după expirarea contractului de concesiune.

33 (1) Aeroportul Internațional Tirana (Albania) – HOCHTIEF AirPort, DEG Deutsche Investitions-und Entwicklungsgesellschaft și Albanian-American Enterprise Fund (50,0 mil.euro); (2) Aeroportul Internațional Antalya (Turcia) – Fraport și IC Ictas Holding (2,37 mlrd.euro); (3) Aeroportul Internațional Pulkovo (Federația Rusă) – VTB Capital, Fraport AG Company și grupul Copelouzos (30,0 mlrd.rub. rusești); (4) Aeroportul Internațional TBILISI și Aeroportul Internațional Batumi (Georgia) – TAV Urban Georgia LLC („TAV Georgia”) (76,5 mil.euro); (5) Aeroportul Internațional Skopje și Aeroportul Internațional Ohrid (Macedonia) – Tepe Akfen Ventures (TAV-Grup) (200,0 mil.euro); (6) Aeroportul Internațional Dusseldorf (Germania) – HOCHTIEF AirPort, Aer Rianta și orașul Dusseldorf (300,0 mil.euro); (7) Aeroportul Internațional Budapesta (Ungaria) – HOCHTIEF AirPort (261,0 mil.euro).

34 Capitalul social al UK Komaks constituia 10,0 mii ruble rusești, sau 251,3 euro.

35 Pct.1 din Ordinul APP nr.31 din 28.06.2013 „Cu privire la împuternicirea Î.S.„AIC” responsabilă de secretariatul concursului de selectare a concesionarului”.

Unul dintre criteriile de selectare a concesionarului³⁶ este că concesionarul urma să demonstreze că are acces la/sau dispune de active lichide, negrevate, linii de credit și alte mijloace financiare suficiente pentru a asigura investițiile și fluxul de numerar operațional. În conformitate cu cerințele specificate în caietul de sarcini, participanții la concurs urmau să prezinte rapoartele financiare, inclusiv rapoartele de audit și rapoartele de profit și pierderi pentru ultimii 5 ani, precum și să confirme fiabilitatea poziției financiare a ofertantului, arătând profitabilitatea pe termen lung.

Tabelul nr.4

Indicatorii financiari ai APJ AVIA INVEST

	S.A. „Habarovskii Aeroport”			S.A. „Kolomenskii Zavod”			TOTAL p/u anul 2012	
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	mii ruble	mii euro ³⁷
Total active	3310354	3763146	4205836	6838235	8207791	7701412	11907248	299183,3
Capital propriu, din care:	1652789	2242848	2580787	2525089	3280318	3935558	6516345	163730,7
Capital social	675254	750282	750282	1027424	1027424	1027424	1777706	44666,9
Capital suplimentar	62112	196544	196544	407680			196544	4938,4
Rezerve	33763	33763	37514	52905	72037	109918	147432	3704,4
Profit nerepartizat	881660	1262259	1596446	654452	1773198	2392247	3988693	100220,5
Datorii pe termen lung	690221	644608	818146	19084	33765	593609	1411755	35472,0
Datorii pe termen scurt	967344	875690	806903	4294062	4893708	3172245	3979148	99980,7
Venitul din vânzări	4154197	4913708	1817557	9630053	12375030	15387965	17205522	432308,6
Profitul net	586964	380599	375999	382628	757628	1109812	1485811	37332,7

Sursă: Documentele anexate la oferta APJ AVIA INVEST.

Analizând documentele anexate la oferta depusă de către APJ AVIA INVEST, constatăm că SRL „Avia Invest” nu dispunea de active, iar indicatorii financiari pentru anul 2012 ai liderului APJ AVIA INVEST – S.A. „Habarovskii Aeroport” au constituit: venitul din vânzări - cca 45,7 mil.euro, și profitul – 9,5 mil.euro, cu o rentabilitate a veniturilor din vânzări de 20,8%.

În aceeași perioadă (anul 2012), indicatorii financiari înregistrați la Î.S. „AIC” au fost pozitivi: profit de cca 1,04 mil.euro (16,14 mil.lei), venit neimpozabil din taxa de modernizare de 5,1 mil.euro (79,8 mil.lei), venit din vânzări – 13,36 mil.euro (207,94 mil.lei)³⁸, rentabilitatea veniturilor din vânzări de 46%. O situație pozitivă s-a atestat și în anul 2013³⁹.

De asemenea, potrivit Capitolului IV, pct.15, din Caietul de sarcini, *„în cazul dacă indicatorii financiari ai ofertantului a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare nu reflectă posibilitatea finanțării activității de concesiune, ofertantul invitat de către concedent să încheie contractul de concesiune are obligația de a forma o garanție pentru executarea corespunzătoare a contractului. Cuantumul garanției de bună execuție se stabilește de comisie și se indică în documentația de concurs. Garanția de bună execuție se constituie printr-o scrisoare de garanție”*.

Astfel, la oferta depusă de APJ AVIA INVEST a fost anexată Garanția bancară a Băncii de Economii din 02.08.2013, în mărime de 100,0 mii euro (sau 0,1 mil.euro), emisă în beneficiul S.A. „Habarovskii Aeroport”, și Scrisoarea de sprijin din 01.08.2013 a S.A. GAZPROMBANK, emisă în beneficiul SRL UK KOMAKS și S.A. „Kolomenskii Zavod”, care este dispusă să examineze posibilitatea organizării finanțării în mărime de până la 200,0 mil.euro, în cazul câștigului Consorțiului la licitația închisă anunțată de către Guvernul RM. Totodată, se menționează că

36 Capitolul VI, pct.6.2., și Capitolul VII, pct.24, subpct.5) din Caietul de sarcini.

37 Cursul valutar mediu al unui euro pentru anul 2012 a constituit 39,79917 ruble rusești, conform informațiilor METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2012-1-3/>).

38 Cursul valutar pentru anul 2012 al unui euro a constituit, în medie, 15,5643 lei, conform informațiilor Băncii Naționale a Moldovei (<https://www.cursbnm.md/curs-valutar-mediulunar-bnm-2012>).

39 Venitul din vânzări constituind 206,18 mil.lei, sau cca 12,33 mil.euro, profitul fără taxa de modernizare - 28,27 mil.lei, sau cca 1,69 mil.euro (Cursul valutar pentru anul 2013 al unui euro a constituit, în medie, 16,7163 lei).

această scrisoare de sprijin nu constituie o ofertă din partea S.A. GAZPROMBANK pentru finanțare, deci nu putea servi ca bază.

De asemenea, pentru S.A. „Kolomenskii Zavod” au fost oferite 2 linii de credit de la: S.A. GAZPROMBANK, în mărime de 1700,0 mil.ruble rusești (cca 39,9 mil.euro⁴⁰) și S.A. EVROFINANS MASNARBANK – 500,0 mil.ruble rusești (cca 11,7 mil.euro⁸). Pentru S.A. „Aeroportul Habarovskii” au fost oferite 2 linii de credit de la: S.A. SBERBANK ROSII, în mărime de 400,0 mil.ruble rusești (cca 9,4 mil.euro⁸) și S.A. „VTB BANK” – 990,0 mil.ruble rusești (cca 23,13 mil.euro⁴¹). ***Prin urmare, indicatorii financiari raportați ai ofertantului APJ AVIA INVEST nu reflectă posibilitatea finanțării în totalitate a activităților investiționale (minimum 230,5 mil.euro).***

Potrivit prevederilor pct.6.1. din HG nr.321 din 30.05.2013, în calitate de concesionar pot participa persoanele fizice și juridice din RM și străine, uniuni ale persoanelor juridice, care au fost desemnate de către comisia de concurs. Potrivit pct.51 și pct.52 din Regulamentul aprobat prin HG nr.476 din 04.07.2012, în Caietul de sarcini (Capitolul VII, pct.10) s-a menționat că Asocierile formate nu sunt obligate să se constituie într-o formă juridică, dar trebuie să legalizeze acordul de asociere în fața unui notar. Astfel, la oferta depusă de APJ AVIA INVEST, Asociație fără statut juridic, se anexează Acordul operațional comun din 02.08.2013, legalizat și înregistrat de către notar⁴² cu nr.6025 din 02.08.2013, potrivit cerinței indicate în Caietul de sarcini.

După cum s-a menționat, APJ AVIA INVEST include 3 companii: S.A. „HABAROVSKII AEROPORT”, S.A. „KOLOMENSKII ZAVOD” și SRL „Avia Invest”, care au venit cu cererea de participare la concursul închis de selectare a concesionarului, însoțită de documentele confirmative indicate în Caietul de sarcini. Astfel, în art.1, pct.6 din Acordul operațional comun din 02.08.2013 s-a menționat că „în caz de câștig în Concurs, SRL „Avia Invest” devine întreprindere concesională, care va executa drepturile și obligațiile prevăzute în contractul de concesiune și va gestiona activele Î.S. „AIC”.

Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC” și a terenului aferent acestora, cu excepția creanțelor și datoriilor, a fost încheiat pe data de 30.08.2013, cu nr.4/03, între APP și întreprinderea concesională SRL „Avia Invest”. În același timp, conform prevederilor regulamentare⁴³, contractul urma a fi semnat cu participantul la concurs care a depus oferta câștigătoare – Asociația Persoanelor Juridice AVIA INVEST (S.A. „Habarovskii Aeroport”, S.A. „Kolomenskii Zavod” și SRL „Avia Invest”).

Potrivit pct.8 din HG nr.321 din 30.05.2013, concesionarul, în perioada de până la 60 de zile după semnarea contractului, urma să fondeze o societate comercială (întreprindere concesională), care va prelua în folosință activele ce constituie obiectul concesiunii, cu un capital social de cel puțin 5,0 mil. euro. Însă, până la desfășurarea concursului de concesiune, S.A. „Habarovskii Aeroport” și S.A. „Kolomenskii Zavod” au fondat și înregistrat SRL „Avia Invest” ca persoană juridică, care a fost inclusă în Asociația Persoanelor Juridice „Avia Invest”, cu un capital social de 5400 lei⁴⁴.

40 Cursul valutar pentru aprilie/iunie 2013 al unui euro a constituit 42,59 ruble rusești, conform informațiilor METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2013-1-3/>).

41 Cursul valutar pentru iulie 2013 al unui euro a constituit 42,81 ruble rusești, conform informațiilor METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2013-1-3/>).

42 Notarul public O.B., licența nr.157.

43 Pct.112-118 din Regulamentul aprobat prin HG nr.476 din 04.07.2012.

44 Extras din Registrul de stat al persoanelor juridice nr. 274647 din 02.08.2013.

După câștigarea concursului închis, SRL „Avia Invest”, conform cerințelor stabilite⁴⁵, a majorat capitalul social cu suma de 5,0 mil.euro, având scrisă o declarație în acest sens pe data de 05.08.2013.

Potrivit pct.3 din Anexa nr.1 la HG nr.780 din 04.10.2013 și pct.2.4. din contract, activele Î.S. „AIC” se transmit în concesiune pe un termen de 49 de ani (01.11.2013 – 31.10.2062). Concesionarul este obligat să lichideze întreprinderea concesională în corespundere cu legislația⁴⁶ și contractul de concesiune, în termen de 6 luni de la expirarea contractului sau rezilierea lui înainte de termen, prevederi care nu au fost incluse în statutul SRL „Avia Invest”.

De menționat că, în perioada anilor 2013-2016, deținătorii cotelor de participare în SRL „Avia Invest” s-au schimbat în repetate rânduri⁴⁷, în contractul de concesiune nefiind indicat modul de transmitere și preluare a responsabilităților asumate de concesionar. La 25.10.2019, fondatori ai SRL „Avia Invest” erau înregistrați - LTD „KOMAKSAVIA AIRPORT INVEST” din Cipru (cota 95% (80,85 mil.lei)) și S.A. „HABAROVSKII AEROPORT” (cota-5% (4,26 mil. lei)).

3.2.2. Transmiterea activelor Î.S. „AIC” concesionarului

Potrivit pct.3.3 din contractul de concesiune, toate activele se transmit concesionarului la valoarea de bilanț, în baza actelor de primire-predare. Astfel, s-a decis transmiterea⁴⁸, în termen de 30 de zile, a bunurilor de la bilanța Î.S. „AIC” la bilanța SRL „Avia Invest”. Prin urmare, conform actelor de predare-primire, au fost transmise active în valoare de 627,01 mil.lei și terenul cu suprafața de 363,7 ha, după cum se prezintă în tabel.

Tabelul nr.5

Valoarea activelor Î.S. „AIC” transmise SRL „Avia Invest”

mii lei

Actele de predare-primire	Data	Active nemateriale	Active materiale în curs de execuție	Mijloace fixe	Alte active curente	Investiții pe termen lung	Materiale	OMVSD	Mărfuri	Terenuri (ha)	Total
nr.1	31.10.13	252,87		402949,92	5563,04	70,37	15148,89	706,13	117,48	363,7	424808,70
nr.2	01.11.13			120863,57							120863,57
nr.3	29.05.14	75,26		10705,15			1892,95	35,36			12708,72
nr.4	24.12.14		12908,59	20112,31			2364,94				35385,84
nr.5	15.12.15			13139,19							13139,19
nr.6	23.12.16			14147,06							14147,06
nr.7	22.08.17		5960,75								5960,75
Total		328,13	18869,34	581917,19	5563,04	70,37	19406,78	741,49	117,48		627013,82

Sursă: Actele de primire-predare a activelor Î.S. „AIC”.

Din cauza lipsei unor prevederi explicite în contractul de concesiune, auditul relevă imposibilitatea determinării valorii activelor care urmează a fi restituite concedentului, la expirarea contractului de concesiune sau la rezilierea lui anticipată, în contul activelor primite în concesiune. Astfel, alimentele, băuturile, materialele, OMVSD, mijloacele fixe, în perioada de 49 de ani, urmează a fi consumate și uzate complet.

45 Pct.8.2 din HG nr.321 din 30.05.2013.

46 Art.16 alin.(2) lit.e) din Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni.

47 Potrivit Registrului de stat al persoanelor juridice, pe data de 17.02.2014, S.A. „Kolomenskii Zavod” s-a retras din fondatorii SRL „Avia Invest” și a cedat cota deținută de 50% din capitalul social al „TB TEAM MANAGEMENT LLP”, care ulterior, la 19.02.2014, le cedează SRL „Komaksavia”, care preia și 45% din capitalul social ce aparținea S.A. „Habarovskii Aeroport”. Modificările la nivelul proprietarilor firmei care gestionează AIC nu s-au oprit aici, la 06.09.2016, cele 95% deținute de „Komaksavia” din Federația Rusă au fost preluate de o firmă cu nume similar din Cipru — „Komaksavia Airport Invest” LTD. Odată cu aceste modificări, proprietarii SRL „Avia Invest” s-au schimbat radical, iar unica legătură cu firmele care au participat inițial la concursul de concesionare a rămas „Habarovskii Aeroport”, care deține doar 5% din capitalul social.

48 Ordinul APP nr. 52 din 25.10.2013.

Menționăm că, din suprafața totală a terenului transmis în concesiune de 363,7 ha (actul de predare-primire nr.1 din 01.11.2013), doar pentru 338,3 ha sunt înregistrate drepturile în Registrul bunurilor imobile, iar pentru 25,4 ha Î.S. „AIC” nu deținea titluri de autentificare a dreptului de deținător de teren. Prin urmare, **APP nu a respectat prevederile pct.3.3 din contract, precum că în cazul în care Î.S. „AIC” nu dispune de actele de drept la momentul transmiterii era obligată în termen de până la 01.11.2013 să asigure existența acestora**, ceea ce, până în prezent, nu s-a efectuat. Conform explicației reprezentantului APP (șeful Direcției parteneriat public-privat și concesiune), „după transmiterea terenurilor din administrarea Î.S. „AIC” în administrarea SRL „Avia Invest”, ultima urma să întreprindă măsurile legale de a înregistra dreptul de proprietate a statului asupra acestora, cu grevarea dreptului de folosință în favoarea SRL „Avia Invest” pe perioada derulării contractului de concesiune”. O parte din terenurile menționate se suprapun cu terenurile înregistrate după Î.S. „Hidrometeo”, iar altele sunt proprietate a SRL „Renan”.

De menționat că terenurile cu suprafața de 338,3 ha, asupra cărora sunt înregistrate drepturile, au o valoare normativă de circa 437,0 mil.lei⁴⁹. SRL „Avia Invest” a luat doar la evidența cantitativă terenuri cu suprafața de 344,3 ha, din care 20,15 ha au o valoare evaluată în scop fiscal de 54,1 mil.lei, celelalte terenuri nefiind evaluate în scop fiscal.

3.3. Subobiectivul III. Monitorizarea și controlul asupra realizării prevederilor contractului de PPP au fost instituite și efectuate în corespundere cu cadrul regulator în vigoare?

3.3.1. Activitatea Comisiei de monitorizare asupra realizării contractului de PPP a fost formală, bazându-se doar pe datele furnizate de partenerul privat.

Potrivit prevederilor regulamentare⁵⁰, în termen de 120 de zile de la semnarea contractului, concedentul (APP) va institui o Comisie de monitorizare a concesiunii, care va activa în baza Regulamentului său de activitate, aprobat de concedent. Astfel, a fost instituită Comisia de monitorizare a concesiunii, precum și s-a aprobat Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii (în continuare - Regulamentul Comisiei). În componența Comisiei au fost incluși reprezentanți de la APP, MTID, AAC, Inspekția de Stat în Construcții, Cancelaria de Stat, MF, Ministerul Economiei, Î.S. „AIC”.

Regulamentul Comisiei (pct.18 și pct.19) stabilește că, în termen de 10 zile din data efectuării fiecărui control, *Comisia de monitorizare va perfecta Raportul de monitorizare a concesiunii și-l va prezenta concedentului (APP) spre aprobare, precum și că informația privind activitatea Comisiei de monitorizare se prezintă semestrial APP* (ultima prevedere fiind ulterior modificată⁵¹). De menționat că președinte al Comisiei de monitorizare a concesiunii a fost desemnat directorul APP, iar vicepreședinte - directorul adjunct al APP. **Această situație denotă existența conflictului de interese între conducerea Comisiei de monitorizare a concesiunii, care are obligația de a monitoriza contractul de concesiune și de a prezenta concedentului raportul de monitorizare spre aprobare, și conducerea concedentului - Agenția Proprietăți Publice. Prin urmare, unele și aceleași persoane exercitau atât funcțiile de monitorizare și raportare, cât și funcția de aprobare a rapoartelor de monitorizare.**

49 Calculat în baza prevederilor Legii nr.1308-XIII din 25.07.1997 privind prețul normativ și modul de vânzare-cumpărare a pământului.

47 Art. 10 din Contractul de concesiune nr. 4/03 din 30.08.2013; Ordinul APP nr.54 din 04.11.2013.

51 Prin Ordinul APP nr.11 din 21.03.2016, s-a modificat conținutul pct.10 din Regulament, indicându-se convocarea ședinței cel puțin o dată în an.

Potrivit Contractului de concesiune (pct.10) și Regulamentului Comisiei (pct.4, pct.16), atribuțiile Comisiei de monitorizare a concesiunii sunt supravegherea și monitorizarea (cu prezentarea către concedent a raportului de monitorizare), cel puțin o dată în an, a executării contractului de concesiune, analiza activității economico-financiare a întreprinderii concesionale, controlul obiectului concesiunii împreună cu concesionarul, pentru a determina și aprecia nivelul de executare a concesiunii și etapele de implementare și volumul de executare a lucrărilor asumate de concesionar, cu ieșirea la fața locului, inclusiv corespunderea cu prevederile contractului, precum și înaintarea recomandărilor privind oportunitatea modificării structurii și termenelor de realizare a obligațiilor contractuale etc.

În perioada anilor 2014-2016, Comisia de monitorizare a concesiunii s-a convocat doar o singură dată în an, cu toate că Regulamentul Comisiei (pct.10) prevedea convocarea cel puțin o dată în semestru.

Conform Anexei nr. 5 „Oferta tehnică” la Contractul de concesiune, concesionarul urmează să efectueze lucrările menționate în anexă și prevăzute în planul de modernizare și studiul de fezabilitate. Astfel, urmează a fi efectuate investiții la următoarele obiecte redade în tabel:

Tabelul nr.6

mii euro

Codul	Obiectul	Etapale			Total
		I (2014-2015)	II (2016-2022)	III (2023-2026)	
A	Terminal	5830	67000	36830	109660
B	Aerodrom	18629	22414	28148	69191
C	Infrastructura	7225	10342	7295	24862
D	Parcarea auto	6990	10125	5850	22965
E	Alimentarea cu energie	6395	5320	5735	17450
	Total	45069	115201	83858	244128

Sursă: Contractul de concesiune.

➤ Potrivit Contractului de concesiune (pct.24), „în cazul cererii de restituire a investițiilor, suma investițiilor va fi determinată de experți independenți, numiți prin coordonare între Concesionar și Concedent, care va fi diminuată cu 5% și va fi achitată în tranșe egale trimestriale în perioada de 12 luni de la data determinării de către ambele părți a sumei investițiilor realizate”. De asemenea, Contractul de concesiune (pct.14.2.) prevede că „rambursarea investițiilor (efectuate de concesionar) se va efectua din contul veniturilor obținute din activitatea Concesionarului”.

Auditul constată lipsa în Contractul de concesiune a unor prevederi care ar indica exhaustiv modul de determinare a valorii investițiilor efectuate de concesionar și sursele de finanțare a acestora ce ar permite executarea condițiilor contractuale indicate. Această situație determină riscul că, în caz de reziliere anticipată a contractului de concesiune, nu va putea fi determinată valoarea investițiilor, sau că concedentul va trebui să restituie investiții neefectuate sau recuperate deja de concesionar.

Comisia de monitorizare a concesiunii și APP, neeliminând lacunele indicate, în lipsa evaluării respectării cerințelor tehnice stabilite în Contractul de concesiune și aprecierii volumului investițiilor/de lucrări efectuate, au acceptat investițiile concesionale în baza rapoartelor de audit întocmite de către o companie de audit independentă, selectată de concesionar, și a rapoartelor de constatare tehnico-economică.

- Deși scopul rapoartelor de constatare tehnico-economică a fost confirmarea volumului de lucrări efectuate conform etapelor de realizare a contractului; verificarea corespunderii lucrărilor efectuate prețurilor de piață, precum și stabilirea lucrărilor recepționate, Comisia de monitorizare

a acceptat ca investiții contractuale și acele lucrări care nu au fost prevăzute în studiul de fezabilitate și în oferta tehnică anexată la contract.

Ca rezultat, s-a constatat că, potrivit proceselor-verbale ale Comisiei de monitorizare, aceasta a acceptat, pentru perioada anilor, 2013-2017, volumul integral al plăților efectuate conform datelor prezentate în rapoartele auditului independent în sumă de 76720,25 mii euro⁵², fără a înainta recomandări concesionarului și fără a se expune asupra lucrărilor executate de concesionar care nu au fost prevăzute în planul de modernizare a aeroportului.

Tabelul nr.7

Informația privind investițiile examinate de Comisia de monitorizare a concesiunii în perioada anilor 2013-2018

mii euro

Obiectul investiției	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	Total (cumulativ) conform rapoartelor de audit în perioada anilor 2013-2018	
	nr.1 din 25.11.2014	nr.2 din 03.09.2015	nr.3 din 29.12.2016	nr.4 din 25.08.2017	nr.5 din 27.12.2018	nr.9 din 11.10.2019		Plăți acordate	Lucrări recepționate, inclusiv TVA
Reconstrucția și extinderea Terminalului		583.75	6217.00	2857.30	1642.10	4297.70	15597.84	15903.95	15186.40
Aerodrom		13082.95	10382.70	5774.70	10338.60	5413.71	44992.66	44936.14	33992.32
Infrastructura			7259.80	1536.50	2724.30	456.55	11977.15	11977.22	4905.35
Parcare auto		3094.79	3551.70	31.10		0.00	6677.59	6681.77	6709.24
Energie			6792.60	25.10	130.50	121.96	7070.16	7136.10	1012.06
Alte lucrări		19.14	73.30	47.80	82.80	474.69	697.73	844.87	1242.62
Total		16780.62	34277.10	10272.50	14918.30	10764.60	87013.12	87480.05	63047.99

Sursă: Procesele-verbale ale Comisiei de monitorizare și rapoartele de audit pe perioada anilor 2013-2018.

Totodată, potrivit datelor reflectate în raportul auditorului independent, valoarea plăților efectuate și lucrărilor recepționate, inclusiv TVA, în perioada 30.08.2013-31.12.2018, sunt redată în următorul tabel:

Tabelul nr.8

Obiectul investiției	Lucrări concesionale, inclusiv TVA		Plăți efectuate	
	mii euro	mii lei	mii euro	mii lei
Reconstrucția și extinderea Terminalului	15186,40	319045,82	15903,95	328579,06
Aerodrom	33992,32	711061,23	44936,14	920923,81
Infrastructura	4905,35	102386,84	11977,22	258424,68
Parcare auto	6709,24	132363,96	6681,77	132100,46
Energie	1012,06	21184,52	7136,10	153168,41
Alte lucrări	1242,62	24564,30	844,87	16708,21
Total	63047,99	1310606,66	87480,05	1809904,63

Sursă: Rapoartele auditorului independent.

Reieșind din cele prezentate, auditul denotă că Comisia de monitorizare și Compania de audit independentă au indicat ca investiții efectuate de concesionar suma plăților acordate în valoare de 87480,05 mii euro, deși urma a fi indicată valoarea lucrărilor recepționate și înregistrate în evidența contabilă la contul activelor materiale pe termen lung (imobilizări corporale) și transmise concedentului (APP) pentru evidența patrimoniului de stat care urmează a fi predat la expirarea contractului de concesiune.

De menționat că, în conformitate cu prevederile SNC „Creanțe și investiții financiare” (pct. 24), avansurile acordate reprezintă plățile efectuate în contul procurării ulterioare a bunurilor sau executării lucrărilor, dar nicidecum acestea nu pot fi reflectate/calificate ca investiții, deoarece

52 Terminal – 11626,19 mii euro; Aerodrom – 39522,44 mii euro; Infrastructura – 11520,67 mii euro; Parcare auto – 6681,77 mii euro; Energie – 7014,14 mii euro; Altele – 370,18 mii euro.

lucrările încă nu au fost executate, iar suma avansului nu este facturată și poate fi restituită în orice moment.

- De asemenea, în rapoartele auditorului independent valoarea lucrărilor executate (63047,99 mii euro) include și TVA. ***De menționat că, în perioada 01.11.2013-31.07.2019, SRL „Avia Invest”, beneficiind de prevederile Codului fiscal privind restituirea TVA, a solicitat și a încasat mijloace financiare aferente TVA restituite în sumă de 268,82 mil.lei⁵³, ceea ce determină riscul restituirii duble a investițiilor în cazul rezilierii anticipate a contractului de concesiune.*** Depășirea TVA la procurări față de TVA la livrări se datorează exclusiv efectuării lucrărilor de modernizare a aeroportului. Astfel, în perioada noiembrie 2013 - mai 2014, când încă nu au demarat lucrările de modernizare, SRL „Avia Invest” înregistra TVA spre plată în buget.

De menționat că, la expirarea termenului de concesiune (pct.7.1. din contract), SRL „Avia Invest” va trebui să predea bunurile proprietate de stat apărute în urma efectuării investițiilor prevăzute de contractul de concesiune, valoarea de bilanț a cărora nu include TVA.

- La confirmarea valorii investițiilor efectuate, Comisia de monitorizare a concesiunii nu a fost informată și, respectiv, nu a ținut cont de rezultatele controalelor efectuate de SFS, prin care unele procurări de bunuri, lucrări și servicii, atribuite la investiții, nu au putut fi confirmate.

În perioada 01.11.2013-31.08.2019, SFS a efectuat controlul asupra calculării și achitării impozitelor și taxelor de către SRL „Avia Invest” doar pentru perioada ianuarie - septembrie 2018, precum și circa 42 de verificări tematice aferente restituirii TVA. În conformitate cu prevederile regulamentare⁵⁴, ***„la determinarea sumelor TVA spre restituire se verifică sumele TVA aferente livrărilor și procurărilor, în modul stabilit de legislația în vigoare. În cazul existenței dubiilor în partea ce ține de autenticitatea raporturilor economice, financiare, la decizia conducerii Serviciului Fiscal de Stat, se va efectua verificarea prin contrapunere la furnizorii de marfă și servicii, conform principiului – până la producător sau importator”.*** Astfel, SFS a verificat, conform principiului menționat, doar procurările efectuate de SRL „Avia Invest” în anii 2015 și 2016. Ca rezultat, s-a constatat că procurările efectuate de SRL „Avia Invest”, în sumă de circa 3,7 mil.lei, inclusiv TVA de 0,6 mil.lei, nu pot fi confirmate prin verificarea conform principiului - până la producător sau importator. ***Cele relevante indică riscul că o parte din investițiile efectuate de SRL „Avia Invest” ori nu au fost realizate, ori s-au realizat la prețuri majorate, ceea ce influențează direct cuantumul investițiilor.***

- ***Menționăm că pentru anii 2014 și 2015 valoarea plăților acordate pentru executarea lucrărilor concesionale în rapoartele de audit a fost reflectată în lei, însă în procesele-verbale ale Comisiei de monitorizare, pentru aceeași perioadă, acestea sunt prezentate în euro. Astfel, valoarea în euro a investițiilor a fost solicitată de către APP de la concesionar, fără ca Contractul de concesiune să prevadă cum are loc convertirea respectivă și fără ca Comisia de monitorizare să se asigure la ce curs s-a efectuat convertirea plăților.***

Totodată, conform datelor reflectate în forma de evidență a investițiilor (IH 004), extrasă din sistemul informațional contabil al concesionarului, valoarea plăților/avansurilor convertită în euro nu corespunde cu valoarea plăților reflectate în procesul-verbal al Comisiei de monitorizare. Potrivit motivațiilor prezentate de concesionar către APP, în anul 2014, compania de audit independentă nu a reflectat valoarea totală a plăților acordate, care era mai mică cu 8375,59 mii

53 TVA trecută în cont - 336,49 mil.lei, calculată TVA la livrări - 71,26 mil.lei.

54 Pct.27 din Regulamentul privind restituirea taxei pe valoarea adăugată, aprobat prin HG nr.93 din 01.02.2013.

lei. Aceste sume au fost reflectate ulterior în rapoartele de audit pe perioada anilor 2013-2017, elaborate de către o altă companie de audit independentă.

Drept rezultat, valoarea investițiilor acceptate de Comisia de monitorizare nu reprezintă valoarea reală a investițiilor concesionale. În acest context, auditul denotă că Comisia de monitorizare nu a solicitat implicarea unor experți financiari/ingineri, conform prevederilor contractuale și regulamentare, pentru a se expune asupra volumului lucrărilor executate și corespunderii acestora cu cerințele tehnice, precum și asupra valorii reale a lucrărilor executate.

Stabilirea incorectă a valorii investițiilor determină riscul aprecierii incorecte a îndeplinirii condițiilor contractului de concesiune, a valorii investițiilor care trebuie recuperată sau restituită în caz de reziliere anticipată a contractului.

➤ *Comisia de monitorizare a concesiunii nu s-a expus regulamentar⁵⁵ asupra activității economico-financiare a întreprinderii concesionale, valorii plăților acordate, veniturilor obținute din taxa de modernizare, nu a solicitat confirmarea surselor de finanțare a investițiilor și nu s-a sesizat asupra penalităților aplicate întreprinderii concesionale de către Consiliul Concurenței.* La fel, comisia nu a intervenit cu recomandări privind împrumuturile acordate de concesionar la rata dobânzii de 0 % și, totodată, contractarea de către acesta a creditelor și împrumuturilor la o rată a dobânzii de 14,5% (vezi Anexa nr.11 și Anexa nr.12 la prezentul Raport).

Comisia de monitorizare nu s-a expus nici asupra rezultatelor realizării primei etape de investiții, nu s-a asigurat dacă lucrările planificate la această etapă au fost executate integral. De asemenea, nu s-a expus asupra faptului că în decembrie 2017 a fost atins un flux de 2,6 milioane de pasageri, ceea ce denotă că urmează să înceapă a doua etapă, care prevede efectuarea investițiilor în sumă de 115,5 mil. euro.

Conform informațiilor prezentate de SRL „Avia Invest”, fluxul de 2,6 milioane de pasageri (pentru ultimele 12 luni) a fost atins în luna august 2017, fiind necesară demararea etapei II de investiții (115,2 mil.euro), iar în iunie 2019 constituia deja 2,9 milioane de pasageri. Dacă acest ritm de creștere a fluxului de pasageri se va păstra, un flux de 3,2 milioane de pasageri poate fi atins în anul 2021, și nu în anul 2026, precum s-a preconizat în contract, astfel fiind necesară demararea anticipată a etapei III de investiții (83,9 mil. euro). Comisia de monitorizare nu a examinat riscurile aferente acestei situații și capacitatea SRL „Avia Invest” de a-și îndeplini obligațiunile contractuale de investiții.

➤ În anul 2019, Comisia de monitorizare s-a întrunit de 4 ori. În rezultatul acestor ședințe, s-a modificat componența Comisiei de monitorizare (Ordinul APP nr. 237 din 03.09.2019), s-a atras atenția asupra datoriei concesionarului față de AAC, care la data de 05.07.2019 constituia **118,16 mil. lei⁵⁶**. De asemenea, s-a solicitat Agenției pentru Supravegherea Tehnică să efectueze verificarea volumelor lucrărilor concesionale executate de concesionar în cadrul primei etape de investiții (30.08.2013-30.08.2017).

Totodată, Comisia a luat act de informația prezentată în raportul de audit independent cu privire la investițiile efectuate pentru perioada anului 2018, însă a decis să se expună asupra volumului total al investițiilor doar după efectuarea unei expertize economico-financiare/audit independent, care va determina corectitudinea și conformitatea executării contractului de

55 Pct.3 lit.e) din Regulamentul comisiei în redacția din 04.11.2013.

56 Din care: 98680,43 mii lei – datoria de bază, 6874,71 mii lei - dobânda de întârziere; 12603,84 mii lei – penalități.

concesiune, precum și după prezentarea de către AST a rezultatelor verificării volumelor de lucrări investiționale, acțiuni care nu au fost solicitate de comisie în anii precedenți.

➤ La 08.12.2016 prin Hotărârea Parlamentului nr.260 s-a recomandat Guvernului: (1) să examineze posibilitatea inițierii procedurii de renegociere a contractului de concesiune luând act de concluziile și recomandările Comisiei de anchetă, inclusiv de posibilitatea anulării taxei de modernizare; (2) să inițieze procedurile de reexaminare a Regulamentului și componenței nominale ale Comisiei de monitorizare a concesiunii în vederea definirii clare și coerente a obiectivelor Comisiei de monitorizare, a calității acesteia, precum și în vederea exercitării unui control eficient asupra activității Comisiei de monitorizare; (3) să asigure, prin intermediul Comisiei de monitorizare, un control strict al respectării contractului de concesiune și respectarea nivelului de investiții conform planului de modernizare a Aeroportului Internațional Chișinău. În pofida celor recomandate de Parlament, echipa de audit nu a identificat acțiuni din partea APP în scopul implementării acestora.

3.3.2. Executarea de către partenerul privat a programului investițional

Agenția Proprietății Publice a demarat proiectul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenurilor aferente, având ca obiectiv dezvoltarea continuă a infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate de Aeroportul Internațional Chișinău (pag.4 din Contractul de concesiune). Astfel, concesionarul și-a asumat obligația⁵⁷ să realizeze investițiile în 3 etape, în funcție de majorarea fluxului de pasageri deserviți, în sumă de cel puțin 244,1 mil. euro (vezi Tabelul nr.6 și Anexa nr.4 la prezentul Raport).

De asemenea, concesionarul va exploata, va deservi tehnic, va moderniza, repara sau îmbunătăți, precum și va trebui să păstreze și să restituie concedentului, în stare tehnică funcțională, obiectele concesiunii⁵⁸, asigurând conformarea acestora cerințelor ICAO și IATA.

Concesionarul este obligat (pct.12.1. din Contractul de concesiune):

- să respecte prevederile Legii nr.721-XIII din 02.02.1996 privind calitatea în construcții⁵⁹, Legii nr.163 din 09.07.2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, Hotărârii Guvernului nr.285 din 23.05.1996, Hotărârii Guvernului nr.461 din 06.07.1995, precum și Normativului în construcții NCM A.07.02-99 „Instrucțiuni cu privire la procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul-cadru al documentației de proiect pentru construcții⁶⁰;
- să angajeze responsabil tehnic independent și atestat în Republica Moldova sau companie specializată, care va executa supravegherea tehnică pentru îndeplinirea lucrărilor de construcție și montaj;
- să elaboreze și să prezinte proiectul detaliat, care a fost verificat de către verificatorii de proiecte atestați în Republica Moldova sau instituțiile autorizate în verificarea proiectelor.

Potrivit art.9 din Legea nr. 721-XIII din 02.02.1996, sistemul calității în construcții se compune din mai multe elemente⁶¹, inclusiv: a) documentele normative în construcții; c)

57 Capitolul III din Caietul de sarcini; pct. 5.1. din Contractul de concesiune; capitolul II, pct.2 din Anexa nr.2 la Contract; pct.4.2. din Anexa nr.1 la HG nr.780 din 04.10.2013.

58 Pct.6.1 din Contractul de concesiune; pag.22 din Caietul de sarcini.

59 Legea nr.721-XIII din 02.02.1996 privind calitatea în construcții (în continuare - Legea nr.721-XIII din 02.02.1996).

60 Abrogat din 01.01.2014, prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale și construcțiilor nr. 130 din 09.09.2013 „Cu privire la aprobarea documentului normativ NCM A. 07.02-2012 „Procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul-cadru al documentației de proiect pentru construcții”.

61 a) documentele normative în construcții; b) certificarea produselor folosite în construcții; c) agrementele tehnice pentru produse, procedee și echipamente noi în construcții; d) verificarea și expertizarea proiectelor și construcțiilor; f) atestarea specialiștilor cu activitate în construcții; g)

agrementele tehnice pentru produse, procedee și echipamente noi în construcții; j) recepția construcțiilor; k) urmărirea comportării în exploatare și intervențiile în timp la construcții; m) controlul de stat al calității în construcții.

De asemenea, potrivit prevederilor art.13 din Legea nr.721-XIII din 02.02.1996, *„lucrările de construcții, precum și de modernizare, modificare, transformare, consolidare și de reparații se execută numai pe bază de proiect elaborat de către persoane fizice sau juridice și verificat de către verifcatorii de proiecte atestați din cadrul instituțiilor autorizate în verificarea proiectelor. Elaborarea proiectelor se efectuează în modul stabilit, cu respectarea documentelor normative în vigoare, regimului arhitectural-urbanistic și regimului tehnic, indicate în certificatul de urbanism, eliberat de autoritatea administrației publice locale”*. În același context, pct.5.2.5 din Instrucțiunea NCM A.07.02-2012 prevede că *„până la începerea lucrărilor de construcție documentația de proiect⁶² trebuie să fie aprobată de beneficiar”*.

Documentația de proiect al unei construcții include și documentația de deviz⁶³, care servește drept reper pentru investitor sau beneficiar pentru estimarea valorii investiției, verificarea volumului lucrărilor executate și materialelor utilizate de către antreprenor.

De menționat că la 10.06.2011 Serviciul de stat pentru verificarea și expertizarea proiectelor și construcțiilor nu a recomandat pentru aprobare costul de deviz aferent proiectului de execuție „Proiectul II de modernizare a infrastructurii aeroportului Chișinău”, deoarece proiectul nu a fost elaborat conform exigențelor NCM A.07.02-99, lipseau devizele pentru două compartimente la proiect, în planșele de execuție nu erau reflectate volumele corespunzătoare de proiect. Totuși, acest proiect, în urma transmiterii către SRL „Avia Invest” ca activ concesionat⁶⁴, a servit ca bază pentru efectuarea investițiilor contractuale.

De asemenea, HG nr.1570 din 09.12.2002 „Cu privire la măsurile urgente de trecere la noua bază normativă de deviz în construcții” prevede că, începând cu 01.01.2003, pentru obiectele de construcții neîncepute sau pentru care documentația de deviz nu a fost elaborată sau nu se află în stadiu de elaborare, întocmirea documentației de deviz se va efectua prin metoda de resurse, conform CP L.01.01-2001 „Instrucțiuni privind întocmirea devizelor pentru lucrările de construcții-montaj prin metoda de resurse”, utilizând noile norme de deviz pentru lucrările de construcție-montaj și reparație la construcții.

Auditul a constatat că, în majoritatea absolută a cazurilor, la obiectele de investiție prevăzute în contractul de concesiune, la momentul contractării antreprenorilor, documentația

conducerea și asigurarea calității în construcții; h) autorizarea și acreditarea laboratoarelor de analize și încercări în construcții; i) asigurarea activității metrologice în construcții; j) recepția construcțiilor; k) urmărirea comportării în exploatare și intervențiile în timp la construcții; l) postutilizarea construcțiilor; m) controlul de stat al calității în construcții.

62 Certificate de urbanism pentru proiectare acordate: Parcare auto – nr.284/14 din 21.05.2014; Reconstrucția Terminalului – nr.498/14 din 29.09.2014; Pista pentru decolare/aterizare, căile de rulare, peronul, infrastructura electrică, sistemul de drenaj al apelor pluviale – nr.323/15 din 29.05.2015 și nr.455/16 din 18.07.2016.

Rapoarte de verificare a proiectelor de execuție: 1) General – nr.04-691 din 10.06.2011; 2) Stația de epurare a apelor pluviale – nr. 04-04 din 22.01.2016; 3) Modernizarea pistei de decolare (rețele de apă și canalizare) – nr.04-31 din 16.02.2016; 4) Modernizarea pistei de decolare (instalații și rețele electrice) – nr.04-129 din 21.04.2016; 5) Modernizarea pistei de decolare – nr.04-225 din 13.06.2016; 6) Modernizarea pistei de decolare (Delita) – nr.04-516 din 28.09.2017; 7) Reconstrucția Terminalului de pasageri – nr.234-11-2017 din noiembrie 2017; 8) Parcare auto – nr. 1950 din 30.05.2014, nr. 2725 din 11.07.2014, f/n din 11.08.2014, nr.3193 din 11.08.2014, nr.3193 din 12.08.2014.

Valoarea orientativă de deviz aprobată: 1) General – 575,5 mil.lei (neaprobat); 2) Stația de epurare a apelor pluviale – 18,02 mil.lei; ; 3) Modernizarea pistei de decolare (rețele de apă și canalizare) – lipsește; 4) Modernizarea pistei de decolare (instalații și rețele electrice) – lipsește; 5) Modernizarea pistei de decolare – lipsește; 6) Modernizarea pistei de decolare (Delita) – 506,97 mil.lei; 7) Reconstrucția Terminalului de pasageri – 311,5 mil.lei; 8) Parcare auto– 146,8 mil.lei (neverificată).

63 Pct.7.2 din NCM A. 07.02-2012 „Procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul-cadru al documentației de proiect pentru construcții”.

64 Actul de primire-predare nr.4 din 24.12.2014, cu valoarea de 12,9086 mil. lei.

de deviz lipsea, sau aceasta nu a fost verificată. La o parte din lucrările executate lipsesc procesele-verbale de executare a lucrărilor, întocmite, conform, prin metoda de resurse.

În contextul procurării bunurilor, lucrărilor și serviciilor, se menționează că SRL „Avia Invest”, contrar cadrului legal⁶⁵, nu dispunea de proceduri de achiziție aprobate ca elemente componente dintr-un sistem de control intern. Respectiv, la achiziționarea lucrărilor de investiții, entitatea a creat grupuri de lucru, care au elaborat sarcini tehnice și au selectat antreprenorii. Din lipsa reglementărilor, nu s-a asigurat desfășurarea procedurilor de achiziție în condiții uniforme, precum și documentarea lor corespunzătoare. În aceste circumstanțe, auditul nu dispune de criterii de evaluare, și nici de probe exacte precum că persoanele implicate în proces au asigurat participarea pe scară largă a operatorilor economici la procedurile de achiziție, iar evaluarea ofertelor a fost una obiectivă și argumentată, în special cea declarată câștigătoare.

Pentru confirmarea investițiilor de către Comisia de monitorizare a executării prevederilor Contractului de concesiune, SRL „Avia Invest” a organizat realizarea auditurilor și a expertizelor externe (din partea unor firme de audit și a Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare”) în scopul confirmării investițiilor recepționate și achitate.

De menționat că până la 21.08.2019 Agenția pentru Supraveghere Tehnică nu a efectuat la SRL „Avia Invest” controlul asupra volumelor și costului lucrărilor de construcție executate, deși aceasta este unica instituție publică abilitată cu acest drept.

În luna septembrie 2019, Comisia de monitorizare, prin scrisoarea Agenției Proprietății Publice, a solicitat Agenției pentru Supraveghere Tehnică efectuarea unor verificări ale volumelor de lucrări investiționale executate de către SRL „Avia Invest” până la finele anului 2018.

Totodată, la 26.11.2019, Agenția pentru Supraveghere Tehnică a informat SRL „Avia Invest”⁶⁶ că nu poate efectua controlul volumelor și costului lucrărilor de construcție executate, din cauză că aceasta, timp de peste 2 luni, nu a asigurat prezentarea documentației de proiect și de deviz, verificată în modul stabilit de legislația în vigoare, caietele de sarcini, devizele-ofertă (Formele nr.3, nr.5, nr.7), procesele-verbale de predare-recepție a lucrărilor executate, semnate de părțile contractante, și procesele-verbale ale lucrărilor ce devin ascunse. La rândul său, SRL „Avia Invest” a indicat că a oferit accesul AST la procesele-verbale de predare-recepție a lucrărilor executate, la cărțile tehnice ale obiectivului și la procesele-verbale ale lucrărilor ce devin ascunse etc.

Lipsa documentației de deviz pentru proiectele investiționale în construcții la momentul contractării antreprenorilor determină incertitudini privind conformitatea și realitatea procedurilor de achiziție a lucrărilor executate prevăzute de contractul de concesiune.

Inacțiunile concedentului (APP) în procesul realizării investițiilor în infrastructura Aeroportului Internațional Chișinău au determinat executarea programului investițional de către partenerul privat în condiții de netransparență și de nerespectare întocmai a documentației normative în construcții, ceea ce nu a oferit posibilitatea evaluării plenitudinii investițiilor și poate influența majorarea costului acestora.

Totodată, SRL „Avia Invest”, în cadrul realizării investițiilor, nu a implementat toate elementele sistemului calității în construcții, cum ar fi: respectarea documentelor normative în

65 Art.41 din Legea contabilității nr.113-XVI din 27.04.2007 și art.18 alin.(3) lit.e) din Legea contabilității și raportării financiare nr.287 din 15.12.2017.

66 Scrisoarea Agenției pentru Supraveghere Tehnică nr.08/3783/AST din 26.11.2019.

construcții și a recepției construcțiilor, precum și nu a asigurat respectarea consecvenței etapelor de realizare.

În acest context, se prezintă constatările aferente unor obiective de investiții.

3.3.2.1. Investițiile efectuate în parcare

Unul dintre obiectivele de investiții prevăzut în Contractul de concesiune a fost parcare auto, care trebuia să aibă posibilitatea de a fi extinsă, prin organizarea locurilor de parcare suplimentare în apropierea imediată a Terminalului nou, acesta urmând a fi construit în etapa II de modernizare a aeroportului. Analiza și compararea lucrărilor de construcție și modernizare prevăzute la etapa I, inclusiv cele aferente parcării auto, s-au efectuat de către Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare” în anul 2017, fiind emis un raport în acest sens⁶⁷.

Informații detaliate referitor la planificarea și executarea investițiilor la parcare auto se prezintă în Tabelul nr.9

Tabelul nr.9

Indicatori	Necesar			Total
	I etapă	II etapă	III etapă	
Master Plan uldin februarie 2010, întocmit de Hochtief AirPort GmbH				
Numărul de pasager pe an (milioane)	1,5	2,6	3,2	3,2
Numărul de pasageri în orele de vârf (pas./oră)	1045	1935	2323	2323
Necesarul de locuri de parcare (loc pentru automobil), cumulativ, inclusiv:	706	880	328	1914
- pentru pasageri	554	575	96	1225
- pentru personal	153	304	232	689
Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „AIC” și a terenului aferent acestora				
Locuri de parcare	800	800	300	1900
Parcări deschise (p/u autobuze și taxi), locuri		5 autobuze și 50 taxi		5 autobuze și 50 taxi
Stații noi pentru autobuz, stații			5	5
Suprafața netă la sol, m ²	24 000	24 000	9 000	57000
Investiții, mii euro	6 990	10 125	5 850	22965
Raportul de constatare tehnico-economică privind efectuarea lucrărilor în perioada 30.08.2013-30.08.2017 (Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare”)				
Suprafața, m ²	24 000	-	-	24 000
Locuri de parcare pentru pasageri	801	-	-	801
Investiții, mii lei	132270,6			132270,6
mii euro	6 704,8			6 704,8

Sursă: Master Planul Aeroportului Internațional Chișinău, elaborat de HOCHTIEF în februarie 2010; Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora; Raportul de constatare tehnico-economică privind efectuarea lucrărilor în perioada 30.08.2013-30.08.2017, elaborat de către Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare”.

Astfel, conform Contractului de concesiune, în etapa I urmau a fi efectuate investiții la parcare auto de 6990,0 mii euro, pentru crearea a 800 de locuri de parcare, obiectiv care, potrivit raportului Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare”, a fost îndeplinit (801 locuri de parcare la prețul de 6704,9 mii euro).

La data vizualizării de către echipa de audit în teren a obiectului de investiții (23.09.2019), s-a constatat că lucrările erau finalizate, construcția fiind în exploatare.

Potrivit concluziei Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare”, „Actele privind recepția lucrărilor executate au fost perfectate în procente față de prețul contractului. Investițiile sumare raportate la metru pătrat de suprafață construită, precum și la un loc de parcare denotă corespunderea costurilor efective prețurilor de piață. Astfel, costul parcării noi constituie 264,8 euro/m² de

⁶⁷ Raportul de constatare tehnico-economică privind efectuarea lucrărilor în perioada 30.08.2013-30.08.2017 prevăzute de Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora.

suprafață interioară, sau 5224 lei/m² și 8370,5 euro/loc, sau 165132 lei/loc. Sumele respective se încadrează în limitele prețurilor de piață pentru astfel de obiecte în municipiul Chișinău”.

Potrivit datelor auditului independent, pentru perioada 30.08.2013–25.08.2017, lucrările recepționate la parcare auto constituie 132,4 mil.lei, valoare care se confirmă prin datele evidenței contabile⁶⁸.

În urma analizei și evaluării informațiilor prezentate auditului, s-a constatat că valoarea totală de 132,4 mil.lei, inclusiv TVA a lucrărilor de investiții la parcare auto, este de fapt aferentă la 3 obiecte: clădire nouă pentru parcare auto supraetajată cu 800 de locuri de parcare (127,9 mil.lei); parcare temporară cu 260 de locuri pentru mașini (4,4 mil.lei); echipament pentru securitatea aeronautică (0,1 mil.lei).

În calitate de investitor, SRL „Avia Invest” a avut responsabilitatea de a îndeplini obligațiuni cu referire la calitatea în construcții: de a asigura verificarea execuției corecte a lucrărilor de construcții, precum și de a acționa, conform legislației, în cazul neconformităților și/sau deficiențelor apărute pe parcurs⁶⁹.

La selectarea ofertelor pentru construcția parării, concesionarul nu a impus antreprenorilor prezentarea costurilor lucrărilor de construcții pe tipuri și volume de lucrări și, respectiv, nici ofertele prezentate nu au fost însoțite de astfel de date. Situația creată a fost motivată de entitate prin lipsa documentației de proiect⁷⁰ la momentul demarării achiziției, participanților fiindu-le oferite sarcinile tehnice de proiectare, deși, potrivit actelor normative⁷¹, beneficiarul era obligat să aprobe documentația de proiect⁷² până la începerea lucrărilor de construire, aceasta fiind prezentată la 29.08.2014.

Volumul lucrărilor de construcție-montaj la parcare auto supraetajată a fost estimat inițial de proiectant în documentația de deviz la 146,5 mil.lei, inclusiv TVA, și ulterior majorat până la 146,8 mil. lei, sau cu 0,20% mai mult.

Pentru construcția parării auto supraetajate, în urma analizei costului unui metru pătrat de suprafață a viitoarei parări, a fost selectat și contractat (11.06.2014) un agent economic rezident, pe motiv că a oferit cel mai bun preț (de 270 euro/m², sau 4,9 mil.euro pentru suprafața de 18.000 m²), comparativ cu alți 2 concurenți nerezidenți.

Astfel, prețul inițial contractat pentru construcția obiectului a constituit 4,9 mil. euro, inclusiv TVA, și includea 21 tipuri de lucrări generale pentru construcția parării auto, fără elaborarea documentației de deviz. Ulterior, valoarea lucrărilor de construcție a fost majorată cu cca 21%, ca urmare a operării unui șir de modificări la contractul de bază, până la 5,7 mil. euro și 4,4 mil.lei.

Lipsa la contractul de antrepriză a documentației de deviz și întocmirea proceselor-verbale de recepție a lucrărilor executate în valori procentuale, dar nu pe tipuri și volume de lucrări, nu asigură justificarea prețului achitat pentru lucrările de construcție a parării auto supraetajate⁷³. Prin urmare, nerespectarea de către participanții la procesul de construcții (SRL „Avia Invest” și antreprenorul contractat) a prevederilor pct.1 din HG nr.1570 din 09.12.2002 și documentelor

68 Conform fișei de evidență a investițiilor, valoarea în euro constituind 709,2 mii euro.

69 Art.22 din Legea nr.721-XIII din 02.02.1996.

70 Documentația de proiect a fost aprobată de SRL „Avia Invest”: la ciclul „0” la 11.06.2014, totală – la 27.10.2014, și de deviz – la 30.10.2014.

71 Art.13 din Legea nr. 721-XIII din 02.02.1996; pct.5.2.5. din Instrucțiunea NCM A.07.02-2012.

72 Pentru elaborarea documentației de proiect au fost suportate cheltuieli în sumă de 2,4 mil.lei.

73 Pct.16 din NCM A.07.02-2012 : „Materialele pentru fundamentarea prețului contractual pentru executarea lucrărilor de construcții se pregătesc de către partea care își propune serviciile de executare a contractului (de contractant)”.

normative în construcții privind determinarea valorii de deviz a obiectivului de investiții la formarea prețurilor contractuale ale lucrărilor, prin întocmirea listelor cu cantitățile de lucrări, devizelor locale și calculelor, în baza documentației de proiect, nu oferă posibilitatea de a determina cu exactitate valoarea obiectelor de investiții, pornind de la prețurile curente ale resurselor materiale, energetice și de manoperă⁷⁴.

Respectiv, misiunea de audit nu poate să confirme sau să infirme valoarea și nivelul de executare a investițiilor efectuate la obiectul respectiv, din cauza neindicării tipurilor și volumelor de lucrări executate la cca 98,5% din cele recepționate de către SRL „Avia Invest”⁷⁵.

Prin Procesul-verbal din 29.07.2015, comisia a acceptat și a preluat definitiv lucrările la parcare auto supraetajată, menționând că efectuează *„recepția la terminarea lucrărilor finalizate, ținând cont de faptul nefinalizării lucrărilor”*, cu notificarea că *„testarea și exploatarea sistemelor automatizate de plată „Parktaim” se va începe după primirea autorizației de funcționare de la Primărie și înregistrarea aparatelor de casă la Inspectoratul Fiscal de Stat”*, astfel nefiind indicate expres acele lipsuri care urmau a fi remediate. În acest context, se relevă existența unor sesizări de la responsabilul tehnic și alți specialiști către conducerea investitorului, privind substituirea unor materiale sau neinstalarea unor echipamente (6 porți antiincendiar, în valoare de 0,3 mil.lei, și 2 filtre, în valoare de 0,3 mil.lei).

Deși normativele în construcții⁷⁶ prevăd montarea porților antiincendiar, care vizează una din cele 6 exigențe obligatorii ale sistemului calității, și anume „siguranța la foc”, în situația neinstalării acestora, la solicitarea investitorului de a examina posibilitatea excluderii din documentația de proiect a porților antiincendiar, INPC „Urbanproiect” a operat modificări de excludere a acestora din proiect, pe motiv că Serviciul Protecției Civile și Situații Excepționale a oferit avize pozitive pentru recepția construcției, iar beneficiarul nu a inițiat verificarea repetată a proiectului.

Referitor la montarea a 2 filtre, se relevă că instalarea lor a fost prevăzută în documentația de proiect, iar prin Acordul adițional nr.2 la Contractul semnat cu antreprenorul a fost contractată instalarea lor odată cu construcția rețelei externe de apă și de canalizare. Potrivit datelor din procesele-verbale de recepție a lucrărilor executate și facturile fiscale acceptate și achitate de către SRL „Avia Invest”, lucrările se consideră executate integral.

Dat fiind faptul că în teren nu a fost posibil de vizualizat acest echipament, auditul a solicitat de la entitate prezentarea documentelor tehnice corespunzătoare, după cum prevede Legea privind calitatea în construcții⁷⁷. Faptul că echipei de audit nu i-au fost prezentate documentele respective determină riscul că ele nu au fost instalate, iar cele 0,3 mil.lei au fost achitate nejustificat.

Referitor la recepția finală, se atestă că această procedură este convocată de investitor în cel mult 15 zile după expirarea perioadei de garanție, prevăzută în contract⁷⁸. Respectiv, activitatea în cauză urma a fi realizată în termen de 36 de luni (29.07.2018) din momentul recepției la terminarea lucrărilor (29.07.2015). Contrar acestei rigori, **recepția finală a parcerii supraetajate pentru 800 de locuri de parcare a fost convocată de SRL „Avia Invest” și realizată după 2 luni, la**

74 Pct.1.2 din CP L 01.01.2012 „Instrucțiuni privind întocmirea devizelor pentru lucrările de construcții-montaj prin metoda de resurse”.

75 Doar lucrările de 1,8 mil.lei au deviz, din 118,2 mil.lei lucrări executate.

76 NCM B.02.01 – 2006, aprobat de Agenția Construcții și Dezvoltare a Teritoriului.

77 Art.11 și art.12 din Legea privind calitatea în construcții (Pașaportul tehnic/instrucțiunea de utilizare a filtrelor; Certificate de conformitate a filtrelor; Raport de testare de la metrologie).

78 Pct.36 din Regulamentul de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente, aprobat prin HG nr.285 din 23.05.1996.

30.09.2015. Astfel, Comisia de recepție finală, cu nerespectarea normelor în construcții⁷⁹, nu a avut posibilitatea de a se asigura de lipsa viciilor pe parcursul exploatării construcțiilor în toată perioada de garanție de 36 de luni.

Concomitent se denotă că investitorul, până la expirarea perioadei de 36 de luni de garanție, a contractat și a achitat 0,2 mil.euro pentru lucrări adăugătoare privind modificarea tehnologiei construcției podelelor, în scopul de a majora cu 10 ani perioada de garanție la obiectul parării auto.

Deși Contractul de concesiune (pct.12.1.) prevedea angajarea unui responsabil tehnic independent, prin Ordinul directorului SRL „Avia Invest” din 11.06.2014, în calitate de responsabil tehnic la executarea lucrărilor de construcție a parării auto supraetajate a fost numit angajatul SRL „Avia Invest” - șeful Sectorului construcții capitale, care se află în raporturi de subordonare față de angajator⁸⁰, respectiv auditul își exprimă rezerve privind asigurarea principiului de independență.

Analiza nivelului de utilizare a parării auto supraetajate cu 800 de locuri, în luna august 2018, când se atestă un flux maxim de pasageri, a relevat că pararea auto a fost utilizată maxim până la 27,84% din capacitate.

Potrivit Master Planului din februarie 2010, întocmit de Hochtief AirPort GmbH, se preconiza că la I etapă 21,67% din locurile de parcare vor fi utilizate de personalul AIC, ceea ce în prezent nu se realizează. Concesionarul a motivat că această situație a fost determinată de faptul că sistemul de taxare nu poate evita calcularea plăților pentru personalul întreprinderii, iar aceștia utilizează la moment pararea temporară cu 260 de locuri.

Activitatea de prestare a serviciilor de parcare este generatoare de venituri, care vor asigura recuperarea investițiilor realizate la pararea auto în cca 14 ani.

Potrivit prevederilor Contractului de concesiune (pct.7.3.), la expirarea termenului contractului, concesionarul este obligat să restituie concedentului toate activele ce au făcut obiectul concesiunii și care au apărut în urma investițiilor efectuate, cu excepția celor casate, uzate fizic și moral și celor epuizate. Modul de stabilire a duratei utile de funcționare a mijloacelor fixe va influența direct asupra patrimoniului care va fi preluat ulterior de stat.

Conform datelor din evidența contabilă, pararea auto temporară cu 260 de locuri s-a construit ca alternativă de parcare (până la momentul finisării construcției parării auto supraetajate cu 800 de locuri), fiind dată în exploatare la 30.06.2014 și atribuită la mijloace fixe cu o durată utilă de funcționare de 16 ani în scopuri fiscale și de 12 luni în scopuri financiare. ***Astfel, stabilirea de către entitate a duratei utile de funcționare de 12 luni contravine prevederilor SNC „Imobilizări necorporale și corporale”, care, potrivit contractului de concesiune, urmau a fi aplicate în mod obligatoriu⁸¹.***

3.3.2.2. Investițiile efectuate la „Aerodrom”

O parte componentă a investiției este complexul „Aerodrom”, obiect prevăzut în Master Plan. Potrivit condițiilor din Contractul de concesiune, concesionarul urma să efectueze modernizarea principalelor elemente care compun „Aerodromul” (modernizarea și întreținerea pistei de decolare-aterizare, reabilitarea căilor de rulare și reconstrucția peronului) în conformitate cu cerințele ICAO (cod 4 D).

77 Pct.38 din Regulamentul de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente, aprobat prin HG nr.285 din 23.05.1996.

80 Art.201 din Codul muncii, aprobat prin Legea nr.154-XV din 28.03.2003.

81 Pct.1.1. „ Definiții” (pag.14) din Contrcatul de concesiune.

Informațiile detaliate despre lucrările prevăzute în Contractul de concesiune (art.13.2) la obiectul „Aerodrom” se prezintă în Tabelul nr.10.

Tabelul nr.10
mii euro

Etapa I (2014 – 2015)	18629.0
Modernizarea pistei de decolare-aterizare (PDA), inclusiv construcția acostamentelor pistei (benzi de securitate) de 7,5 m	
Reconstrucția pilonilor luminilor de apropiere în ambele direcții	
Reconstrucția căilor de rulare A1, C1, D, E pentru aeronave cu cod C	
Reconstrucția căilor de rulare B1, B2 pentru aeronave cu cod D	
Reconstrucția Peronului, inclusiv locurile de staționare a aeronavelor cod „C” - 16 locuri de staționare, sau cod „D” -2 locuri, și cod „C”-12 locuri	
Etapa II (2016 – 2022)	22414.0
Extinderea benzii pistei de decolare – aterizare la cerințele ICAO și zonei ILS	
Modernizarea (lucrări de reamenajare) pistei de decolare – aterizare	
Modernizarea căilor de rulare	
Modernizarea platformei (Peronului) la o capacitate totală de 3 aeronave cu cod D și 25 de aeronave cu cod C	
Etapa III (2023-2026)	28148.0
Construirea unei noi căi de rulare pentru cod C	
Total	69191.0

Sursă: Anexa nr. 5 „Oferta tehnică” la Contractul de concesiune.

La data vizualizării în teren de către echipa de audit a obiectului de investiții complexul „Aerodrom”, s-a constatat că lucrările de modernizare/reconstrucție la peron, pista de decolare/aterizare și căile de rulare erau parțial executate, acestea fiind în curs de derulare.

Potrivit rapoartelor auditorului independent și celor de constatare tehnico-economică privind efectuarea lucrărilor în perioada 30.08.2013-31.12.2018, la obiectul „Aerodrom”, acestea au constituit 767,2 mil. lei (din care 591,3 mil.lei încadrate pentru I etapă și 175,95 mil.lei - pentru II etapă).

„Proiectul II de modernizare a infrastructurii aeroportului Chișinău”, elaborat în perioada anilor 2009-2010 de către compania germană Hochtief AirPort GmbH, a fost recomandat spre aprobare doar în partea tehnică (desenele tehnice), partea economică a proiectului (devizul de cheltuieli) nefiind aprobată din lipsa temeiului - costul de deviz⁸². Ulterior, pentru elaborarea proiectelor⁸³, s-au contractat la 18.12.2014 - o firmă străină, iar la 13.07.2016 - o firmă autohtonă. Totodată, verificarea unor documente de proiect elaborate de firma autohtonă s-a efectuat la 16.02.2016⁸⁴, înainte de încheierea contractului.

În pofida acțiunilor realizate de către concesionar, specificate în proiectul tehnic elaborat de Hochtief AirPort GmbH, auditorul relevă și unele deficiențe și probleme.

Contractarea de lucrări la obiectul „Aerodrom” s-a efectuat în lipsa documentației de proiect, verificată în modul corespunzător, ceea ce a determinat majorarea valorii acestora în repetate rânduri: la 19.12.2014 – 45,35 mil.euro, la 24.09.2015 – 88,1 mil.euro, și la 31.12.2016 – 94,94 mil. euro. Totodată, au fost efectuate lucrări la infrastructura Aeroportului (peron și pista delta) în sumă de 50, 0 mil. lei în lipsa documentației de proiect.

Concesionarul nu a prezentat echipei de audit argumentările de rigoare atât pentru costul inițial al lucrărilor, cât și pentru costurile ulterior contractate. Se exemplifică că, prin Acordurile adiționale la contract, au fost efectuate modificări ce tin de: corectarea proiectului tehnic,

82 Raportul de verificare nr.0299-04 din 10.06.2011.

83 Modernizarea pistei de decolare pentru infrastructura Aeroportului Internațional Chișinău (Tranșele I, II; II), Modernizarea infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău: pista de decolare/aterizare, căile de rulare a aeronavelor, peronul, infrastructura electrică, sistemul de drenare a apelor pluviale din zona aeroportului, Reconstrucția căii de rulare „D” în pista de decolare/aterizare cu cursul magnetic CM09-CM27.

84 Raportul de verificare nr.2055-11-15 la proiectul de execuție „Modernizarea pistei de decolare pentru infrastructura Aeroportului Internațional Chișinău (Tranșele I și II)”, anexat la Scrisoarea Serviciului de Stat pentru Verificarea și Expertizarea Proiectelor și Construcțiilor nr.04-31 din 16.02.2016.

inclusiunea lucrărilor de construcție a stației de epurare, precum și majorarea volumelor unor lucrări. Astfel, în cazul documentației de proiect la complexul „Aerodromul”, lucrările de proiectare au fost verificate, ajustate pe parcursul derulării lucrărilor.

Ca urmare a celor constatate, echipa de audit nu se poate expune asupra plenitudinii lucrărilor executate la complexul „Aerodrom”.

3.3.2.3. Investițiile efectuate în Terminal

Terminalul de pasageri al AIC a fost construit în anul 1970 și extins în anul 2002, astfel, la momentul elaborării Master Planului (02.2010), suprafața acestuia constituia circa 10000 m², din care 6800 m² la primul etaj și 3200 m² la etajul doi. Potrivit Master Planului și prevederilor Contractului de concesiune, concesionarul urma să efectueze investiții, divizate în trei etape, pentru îmbunătățirea și extinderea Terminalului, după cum se prezintă în tabel.

Tabelul nr.11

Etapele de investiții	Perioada implementării etapelor de investiții	Valoarea investiției, mii euro	Lucrările care urmau a fi efectuate la fiecare etapă
Etapa I	2014-2015	5830	Îmbunătățirea și extinderea terminalului curent cu aproximativ 5900 m ²
Etapa II	2016-2022	67000	Un nou Terminal pentru pasageri
Etapa III	2023-2026	36830	Extinderea clădirii Terminalului pentru pasageri cu 2 pasarele de îmbarcare și ieșire, măsurile de finisare pentru 12000 m ²
Total	X	109669	X

Sursă: Anexa nr. 5 „Oferta tehnică” la Contractul de concesiune.

➤ Potrivit cerințelor reflectate în Master Planul Hochtief, studiul de fezabilitate, caietul de sarcini, precum și pct.13.2 din contractul de concesiune, în I etapă de investiții, SRL „Avia Invest” urma să extindă Terminalul, pentru a asigura conformitatea acestuia cu cerințele IATA nu mai jos de categoria C, adică asigurarea unui nivel bun de deservire a 750 de pasageri pe oră într-o direcție, condiții confortabile, un flux de pasageri stabil, rețineri de curse scurte și admisibile. Pentru a corespunde acestor cerințe este necesar ca suprafața Terminalului să asigure spațiul necesar în funcție de numărul de pasageri.

Pentru a determina suprafața zonelor din Terminal per pasager, auditorul s-a bazat pe (1) datele reflectate în Master Plan privind suprafața necesară per pasager (conform cerințelor IATA categoriei C); (2) numărul de pasageri la sosire și la plecare din lunile august anul 2018 și anul 2019 (atunci când fluxul de pasageri a atins la AIC maximumul), și (3) suprafața zonelor de deservire. Auditorul este rezervat în ce privește suprafața zonelor de deservire indicată de SRL „Avia Invest”, deoarece în unele cazuri sunt incluse suprafețe care, după părerea auditorului, nu corespund zonei respective⁸⁵, însă lipsa unor indicatori exacți limitează auditul în emiterea unei concluzii sigure.

Tabelul nr.12

Zonele din Terminal de deservire a pasagerilor	Suprafața necesară per pasager (m ²).	Timpu de deservire per pasager (ore)	Suprafața pentru 750 pas./oră (Master Plan)	Suprafața conform dosarului cadastral din 10.08.2017, repartizat pe zone de SRL „Avia Invest”	Fluxul de pasageri în luna august în orele de vârf		Suprafața necesară		Suprafața per/pasager	
Anul					2018	2019	2018	2019	2018	2019
Zona sosiri	2,3	0,75	1353	1533,5	1242	1141	2142,45	1968,23	1,65	1,79
Zona de control sosiri	2,3	0,17	271	273,5	1242	1141	476,10	437,38	1,32	1,44

⁸⁵ În zona plecări sunt incluse încăperile: (141) magazine duty free – 899,1 m², (51) vecu – 37,4 m², (53) coridor - 15,3 m², (29) încăpere tehnică – 8,32 m², (28) punct electric – 1,6 m² etc. În zona sosiri sunt incluse: (9) deposit duty free – 9,5 m², (30) magazine duty free – 61,0 m², (50) birou Poliția de frontieră – 16,8 m² etc.

Zona de recuperare a bagajelor	1,7	0,25	300	815,7	1242	1141	527,85	484,93	2,63	2,86
Zona control pașapoarte sosiri	1	0,25	177	649,6	1242	1141	310,50	285,25	2,09	2,28
Zona decolări	1,5	0,75	804	2064,4	1017	1398	1144,13	1572,75	2,71	1,97
Zona control plecări	1,5	0,08	89	127	1017	1398	127,13	174,75	1,50	1,09
Zona de control pașapoarte plecări	1	0,08	60	169,5	1017	1398	84,75	116,50	2,00	1,45
Zona check-in	1,3	0,75	232	796,7	1017	1398	991,58	1363,05	1,04	0,76
Zona plecări	2,3	0,75	1645	3532,7	1017	1398	1754,33	2411,55	4,63	3,37
Total	X		4931	9962,6	x	x	7558,80	8814,38	x	x

Sursă: Datele din Master Plan, dosarul cadastral al Terminalului de pasageri, informațiile prezentate de SRL „Avia Invest”.

Datele prezentate în tabel denotă că pentru 3 zone suprafața este mai mică decât prevedea Master Planul.

La solicitarea auditului, Autoritatea Aeronautică Civilă a indicat că „RM nu are acces la documentele IATA, respectiv AAC nu are capacitatea de a se expune la subiectul conformarea sau neconformarea operatorului Aerodromului Chișinău, SRL „Avia Invest”, cerințelor IATA”.

Ca rezultat, se denotă că AAC și APP nu pot confirma respectarea prevederilor pct.13.2 din Contractul de concesiune referitor la asigurarea conformității Terminalului cu cerințele IATA, nu mai jos de categoria C. În aceste condiții, **auditul nu poate stabili respectarea acestei cerințe.**

Cât privește dotarea Terminalului cu echipamentele necesare, se constată corespunderea acestora cu prevederile Master Planului (pag. 146) și prevederile din oferta tehnică (Anexa nr.5, pag. 109, la Contractul de concesiune), după cum se prezintă în tabel.

Tabelul nr.13
unități

Nr. d/o	Echipamentul necesar	Prevăzut de Master Plan la etapa I	Constatat de audit în septembrie 2019
1	Oficiu de înregistrare	11,9	18
2	Controlul de pașapoarte la plecare/ieșire	11,9	12
3	Screening	4,0	4
4	Ieșiri/Gate	3,5	9
5	Control de pașapoarte la intrare/sosire	6,0	16
6	Bandă rulantă pentru transportarea bagajelor	2,3	3

➤ Conform Master Planului și proiectului tehnic preliminar elaborat în anul 2009 de către Hochtief Airport cu Arhiconi-Grup SRL, Terminalul existent urma a fi extins cu 2176,49⁸⁶ m².

Deși, potrivit prevederilor Anexei nr.5 la Contractul de concesiune, la etapa I de modernizare a fost prevăzută îmbunătățirea și extinderea Terminalului cu aproximativ 5900 m² (suprafața netă la sol), în oferta tehnică⁸⁷ se prevedea extinderea acestuia cu cca 3400 m² și reconstrucția majoră a 2500 m² din suprafața lui, ceea ce denotă neconcordanțe între prevederile contractului și datele din oferta tehnică.

În urma executării lucrărilor de îmbunătățire și extindere a Terminalului, reieșind din diferențele constatate între datele din dosarele de inventariere tehnică a clădirilor, întocmite la 06.08.2014 și 10.08.2017, suprafața totală interioară a Terminalului a fost extinsă cu 4034 m², după cum se prezintă în tabel.

Tabelul nr.14

Indicatori	Suprafața (m ²) Terminalului conform datelor din dosarul de inventariere tehnică din data de		Abaterea
	06.08.2014	10.08.2017	
Suprafața totală interioară a construcției, inclusiv:	11072,2	15106,2	+ 4034,0

86 Sala sosiri (Bloc 1) – 1326,81 m²; Sala plecări (Bloc 2) – 605,56 m²; Secția bagaje (Bloc 3) – 244,12 m².

87 Anexată la Anexa nr. 5 la Contractul de concesiune.

- Subsol	859,7	909,0	+ 49,3
- Etaj parter	7277,7	10010,1	+ 2732,4
- Etaj I, nivel 2	2278,2	3534,1	+ 1255,9
- Etaj tehnic	656,6	653,0	-3,6
Suprafața la sol, m ²	7852,4	10757	+ 2904,6

Sursă: Cărțile tehnice ale construcției.

Astfel, *conform dosarului de inventariere a bunului imobil din 10.08.2017, elaborat de SRL „Geotopcad”, și desenului tehnic prezentat⁸⁸, suprafața Terminalului constituie 15106,2 m², din care suprafața nou construită constituie 3875 m², inclusiv 2635 m² - la nivelul I⁸⁹, și 1240 m² - la nivelul 2, ceea ce nu corespunde prevederilor contractului de concesiune la I etapă de investiții (extinderea suprafeței la sol a Terminalului cu aproximativ 5900 m²)*. De asemenea, au fost reconfigurați și reparați 7694 m² din suprafața Terminalului existent la 30.08.2013.

Potrivit prevederilor contractuale (pct. 5.2.), termenul începerii lucrărilor aferente primei etape de investiții nu va depăși 12 luni de la data semnării contractului (30.08.2013), iar termenul de dare în exploatare a lucrărilor de modernizare și construcție a obiectelor prevăzute la prima etapă nu va depăși 48 luni de la data semnării contractului, acesta fiind data de 30.08.2017. Deoarece nu s-au finalizat toate lucrările, Terminalul nu a fost dat în exploatare, și nici întocmit procesul-verbal de recepție finală. Conform datelor reflectate în Registrul bunurilor imobile, până la 01.09.2019, la Agenția Servicii Publice nu au fost înregistrate modificările privind extinderea Terminalului existent.

Prin urmare, concesionarul nu a respectat prevederile contractuale pentru I etapă de investiții, referitor la termenul de finalizare a lucrărilor din această etapă.

➤ Achiziția lucrărilor executate la Terminalul de pasageri

Volumul investițiilor care urmau a fi realizate de concesionar pentru îmbunătățirea și extinderea Terminalului pe parcursul primei etape constituia **5,83 mil.euro**.

În calitate de caiet de sarcini pentru achiziția lucrărilor de îmbunătățire și extindere a Terminalului, SRL „Avia Invest” a luat la bază proiectul tehnic preliminar elaborat de Hochtief AirPort GmbH în anul 2009 și Arhiconi-Grup SRL, care descrie pe etape lucrările ce urmează a fi efectuate, precum și materialele necesare pentru efectuarea acestor lucrări.

Pentru executarea lucrărilor de îmbunătățire și extindere a Terminalului la 08.09.2014, s-au propus 6 oferte⁹⁰. *Cea mai mică ofertă a propus-o Altis Holding, Ucraina, și constituia 4391,0 mii euro fără TVA, sau 5269,2 mii euro cu TVA, termenul de executare a lucrărilor fiind de 6 luni. Totuși, SRL „Avia Invest” a selectat ca antreprenor SRL „Exfactor-Grup”, care a venit cu oferta de 5300,0 mii euro, inclusiv TVA (97189,81 mii lei), termenul de realizare a lucrărilor fiind propus de 6-8 luni, fără acordarea avansului, cu achitarea lunară a lucrărilor executate și începerea lucrărilor în termen de 72 de ore.*

Analizând documentele aferente ofertelor prezentate, auditul relevă că, în unele cazuri, nu este clar determinată valoarea lucrărilor propuse de ofertant, precum și nu sunt clare criteriile de selectare a antreprenorului pentru reconstrucția și extinderea Terminalului.

Astfel, SRL „Avia Invest”, la 18.11.2014, a încheiat cu SRL „Exfactor-Grup” un contract pentru executarea lucrărilor de reconstrucție și extindere a Terminalului, potrivit căruia valoarea lucrărilor care urmau a fi executate a fost stabilită în sumă de 137,0 mil.lei, inclusiv TVA, sau 7297,85 mii

88 Desenul tehnic „Reconstrucția terminalului Aeroportului Internațional Chișinău cu extinderea în dimensiuni, în limitele terenului gestionat”.

89 Din care 500 m² - zona pleacări; 635 m² - zona bagaje, și 1500 m² - zona sosiri.

90 Inclusiv Compania Summa - 4465,0 mii euro fără TVA (5358,0 mii euro inclusiv TVA).

euro⁹¹. Prin urmare, valoarea contractului este mai mare cu cca 1900,0 mii euro decât oferta propusă de antreprenor la data de 08.09.2014. Această situație a fost motivată prin revizuirea ofertei în baza caietului de sarcini modificat. De asemenea, la contractul inițial au fost încheiate 6 acorduri adiționale cu privire la completarea unor lucrări, în rezultatul cărora valoarea contractului s-a majorat până la 139,39 mil.lei (cu 2,35 mil.lei). Totodată, se constată că la contractul din 18.11.2014 nu sunt anexate devizele de cheltuieli.

Doar în anul 2017, potrivit proiectelor elaborate de INCP „Urbanproiect”, valoarea lucrărilor prevăzute pentru extinderea și reconstrucția Terminalului, conform devizului general și devizelor pe obiecte, constituie 353,5 mil.lei, inclusiv TVA (inclusiv soluția de design a antreprenorului – 42,0 mil.lei), inițial fiind prevăzută suma de 342,9 mil.lei⁹² (inclusiv soluția de design a antreprenorului – 42,0 mil.lei).

În aceste circumstanțe, auditorul nu se poate expune asupra faptului dacă lucrările suplimentare indicate în acordurile adiționale la contract au fost incluse, sau nu, în oferta inițială, deoarece la contract nu este anexat devizul de cheltuieli pentru lucrările care urmau a fi executate de antreprenor, iar prevederile din anexa cu privire la etapele și conținutul lucrărilor sunt redactate la general.

➤ **Valoarea investițiilor efectuate și raportate la Terminalul de pasageri**

Conform datelor din evidența contabilă, valoarea mijloacelor fixe, transmise de concedent (APP) în gestiune concesionarului (SRL „Avia Invest”), aferente Terminalului constituie 91,1 mil.lei, iar cele date în exploatare în anii 2013-2018 au fost în valoare de 156,8 mil.lei.

Potrivit datelor SRL „Avia Invest”, în perioada 30.08.2013-31.12.2018, au fost raportate lucrări concesionale, efectuate pentru îmbunătățirea și extinderea Terminalului, în sumă de 318989,4 mii lei, sau cu 49,11 mii lei mai puțin decât indică datele din rapoartele auditorului independent⁹³ - 319038,5 mii lei, după cum se prezintă în tabel.

Tabelul nr.15
mii lei

Anul	Valoarea lucrărilor concesionale conform datelor din evidența contabilă, inclusiv TVA ⁹⁴	Valoarea lucrărilor concesionale confirmate/raportate de compania de audit, inclusiv TVA ⁹⁵	Diferența	Echivalentul în mii euro conform formei ИН
2014	4743.94	4743.94	0.00	251,89
2015	116768.93	116761.58	7.35	5405,36
2016	81558.05	81558.05	0.00	3740,05
2017	34065,15	34121.61	-56.46	1503,90
2018	81853.29	81853.29	0.00	4156,56
Total	318989,36	319038.47	-49.11	15057,75

Sursă: Datele evidenței contabile ale SRL „Avia Invest”, Rapoartele auditorului independent.

91 Conform cursului oficial al BNM stabilit la data de 18.11.2014 – 18,7774 lei/euro.

92 Data elaborării nefiind clar indicată.

93 Conform pct. 17.1 din Contractul de concesiune, concesionarul se obligă să asigure anual efectuarea din contul său și prezentarea raportului anual de audit, elaborat în conformitate cu SNC și în forma acceptată de către Concedent, în termen de 180 de zile după sfârșitul fiecărui an.

94 Forma ИН 003.

95 Rapoartele de audit pe perioada anilor 2013-2018.

De asemenea, conform datelor SRL „Avia Invest” și rapoartelor prezentate de Î.S. „Centrul de Expertiză și Evaluare și companiile de audit, la obiectivul îmbunătățirea și extinderea Terminalului, până la 31.12.2018 s-au efectuat lucrări la următoarele obiecte redate în tabel:

Tabelul nr.16

Lucrările incluse la obiectivul îmbunătățirea și extinderea Terminalului	Suma, mii lei
A1 – Îmbunătățirea și extinderea Terminalului	310525,75
A2 – Restaurantul Plai	3890,43
A3 – Sala Vip	907,50
A4 – Alte investiții în Terminal	2513,05
A5 – Cafeneaua Green-Bar	1030,96
A6 – Camera de copii	121,64
Total	318988,97

Sursă: Datele evidenței contabile ale SRL „Avia Invest” .

Deși lucrările pentru îmbunătățirea și extinderea Terminalului existent urmau a fi atribuite la etapa I de modernizare, o parte a acestor lucrări (82,2 mil.lei) au fost atribuite la etapa II de modernizare, la care trebuie atribuite investițiile ce țin de construcția unui nou terminal.

De asemenea, conform datelor prezentate, concesionarul a raportat în componența investițiilor efectuate la îmbunătățirea și extinderea Terminalului nu numai lucrările prevăzute în Contractul de concesiune și oferta tehnică (310,5 mil. lei), dar și alte lucrări neindicate, cum ar fi reparația sălii VIP. De exemplu, în caietul de sarcini la proiectul de concesiune a activelor Î.S. „AIC” s-a menționat că sala VIP a fost renovată în anul 2001 și la momentul elaborării caietului de sarcini aceasta se află în stare bună (pct.15).

Analizele efectuate de audit au relevat că din suma de 323,3 mil.lei, indicată de SRL „Avia Invest” în fișa de evidență a investițiilor ca lucrări executate în perioada 01.10.2013-01.09.2019 la îmbunătățirea și extinderea Terminalului, valoarea reală a lucrărilor executate (fără TVA, active curente, diferențe de sumă, obiecte neprevăzute etc.) a constituit doar 238,6 mil.lei.

Se denotă că prin investițiile executate de concesionar în prima etapă, la îmbunătățirea și extinderea Terminalului, s-au realizat condițiile contractuale ce țin de valoarea minimă a investițiilor (5830,0 mii euro), dar nu s-au respectat condițiile privind volumul fizic/tehnic al lucrărilor efectuate, deoarece acestea nu au fost finalizate/date în exploatare până la data de 30.08.2017 (pct. 5.1. și pct. 5.2. din contract). Totodată, depășirea valorii lucrărilor efectuate pentru I etapă de investiții nu poate fi atribuită pentru etapa a II a investițiilor, deoarece acestea nu fac parte din lista investițiilor prevăzute în contractul de concesiune, iar contractul nu a fost modificat în acest sens.

La a doua etapă de modernizare, la obiectivul Terminal, conform prevederilor contractuale și Anexei nr.5 la contract, este prevăzută construcția unui nou terminal în conformitate cu cerințele IATA, nu mai jos de categoria C (cu o suprafață nu mai mică de 20000 m² și cu capacitatea fluxului de pasageri în mărime de 600 pas./oră într-o direcție).

Conform datelor prezentate de concesionar cu privire la fluxul anual de pasageri, la 31.12.2017, numărul anual de pasageri a atins cifra de 2,6 mil. persoane, iar conform prevederilor Contractului de concesiune, în termen de 12 luni de la data atingerii fluxului respectiv de pasageri (31.12.2018), urmau a fi începute lucrările pentru a II etapă de modernizare. Astfel, lucrările de construcție a noului terminal trebuiau să demareze până la 31.12.2018 și urmează să fie finisate până la 31.12.2022.

Potrivit datelor reflectate în evidența contabilă a SRL „Avia Invest, lucrările efectuate până la 01.09.2019, care se referă la a II etapă de investiții, constituie 171,81 mii lei, aferente elaborării

schitei de proiect și mochetului clădirii noului terminal (contractată la 07.02.2019). Concesionarul a prezentat echipei de audit contracte privind prestarea în anul 2018 a serviciilor geodezice și topografice în sumă de 23,9 mii lei, aferente demarării construcției noului terminal, dar care nu sunt atribuite la investiții concesionale.

3.3.3. Garanțiile de bună execuție a contractului

Potrivit art.19.2 din Contractul de concesiune, concesionarul se obligă să garanteze finanțarea concesiunii pe tot termenul acțiunii contractului, în volumul și termenele prevăzute la art.13 din contract, prin constituirea garanției de bună execuție a contractului, eliberată fie de o bancă, fie de o companie de asigurări sau altă instituție financiară, pentru fiecare dintre etapele de implementare indicate în contract. Garantarea realizării investițiilor de către concesionar se va efectua potrivit următoarelor principii:

- pentru **etapa I** de implementare a concesiunii, concesionarul va constitui o garanție cu valoarea de **5,0 mil.euro**, cu termenul de valabilitate de 3 ani;
- pentru **etapa II** și **etapa III** de implementare a concesiunii, concesionarul va constitui o garanție cu valoarea de **1,0 mil.euro** pentru fiecare etapă, cu termenul de valabilitate de 3 ani.

Pentru prima etapă garanția a fost acordată la 30.09.2013 de către S.A. „Banca de Economii”, valabilă până la 30.09.2016, ulterior aceasta fiind restituită, iar la 15.10.2015 garanția a fost acordată de Compania de Asigurări „GALAS” S.A., fiind valabilă doar până la 30.08.2016.

Pentru garantarea realizării investițiilor pentru etapa II de implementare a concesiunii, Concesionarul (SRL „Avia Invest”), din ianuarie 2018, anual constituie o garanție de bună execuție de 1,0 mil.euro, valabilă până la 31 decembrie. Această garanție este acordată de Compania de Asigurări „Klassika Asigurări” S.A., cu care s-a încheiat un contract de asigurare facultativă a garanțiilor financiare. Constatăm că, pentru asigurarea executării conforme a prevederilor art.29 alin. (3), alin.(3¹) și alin.(6) din Legea nr.407-XVI din 21.12.2006⁹⁶, conform Ordonanței CNPF nr.35/18-O din 12.08.2019, s-a prescris acționarului CA „Klassika Asigurări” S.A. înstrăinarea pachetului de acțiuni deținut în termen de 3 luni, iar potrivit Hotărârii CNPF nr.47/3 din 03.10.2019, licența CA „Klassika Asigurări” S.A. a fost suspendată pe un termen de 6 luni.

Echipa de audit a constatat necorelarea termenelor de emitere a garanției bancare cu stabilirea de către Comisia de monitorizare a executării condițiilor contractuale privind etapele de efectuare a investiției.

3.3.4. Valoarea contabilă a investițiilor efectuate de SRL „Avia Invest”

După cum s-a menționat la pct.3.3.1. al prezentului Raport, lipsa în Contractul de concesiune a unor prevederi care ar indica exhaustiv modul de determinare a valorii investițiilor efectuate de concesionar și sursele de finanțare a acestora determină riscul că, în cazul rezilierii anticipate a contractului de concesiune, nu va putea fi determinată valoarea investițiilor sau că concedentul va trebui să restituie investițiile neefectuate sau recuperate deja de concesionar.

Datele reflectate în rapoartele financiare ale SRL „Avia Invest” (vezi Anexele nr.7 și nr.9 la Raport) denotă că drept sursă de asigurare a investițiilor au servit veniturile din activitatea operațională și împrumuturile contractate, care, la rândul lor, se restituie tot din contul veniturilor operaționale ale întreprinderii.

⁹⁶ Legea cu privire la asigurări nr.407-XVI din 21.12.2006.

Rezultatele activității economico-financiare a SRL „Avia Invest” în perioada anilor 2014-2019, realizate în baza proprietății publice primite în concesiune, nu reflectă întocmai profiturile obținute de către aceasta. Astfel, conform deciziilor adunării generale a asociaților SRL „Avia Invest”, aceasta a reflectat la cheltuieli provizionul format din veniturile din taxa de modernizare aferente anilor 2014-2018, în sumă de 1030,83 mil. lei.

În perioada noiembrie 2013 - august 2019, SRL „Avia Invest” a calculat venituri din taxa de modernizare în sumă de 1221,06 mil.lei⁹⁷ și a obținut profit în sumă de 652,11 mil.lei. De asemenea, uzura aferentă mijloacelor fixe și investițiilor imobiliare, inclusă în cheltuieli și care servește drept sursă pentru finanțarea reparației și restabilirii acestora, în aceeași perioadă, a constituit 517,15 mil.lei. Astfel, urmare gestionării patrimoniului de stat, ca surse de finanțare a investițiilor, SRL „Avia Invest” avea la dispoziție mijloace financiare în sumă de 2376,41 mil.lei⁹⁸.

De menționat faptul că contractul de concesiune indică (pct.6.1.) că *„Concesionarul (întreprinderea concesională) trebuie să păstreze obiectele de concesiune în stare tehnică funcțională și să le restituie Concedentului la expirarea termenului concesiunii în stare funcțională și corespunzătoare destinației sale directe”*. Astfel, auditul a constatat că, pe lângă programul investițional, SRL „Avia Invest” urma să asigure înlocuirea bunurilor primite în concesiune (vezi Tabelul nr.5 din pct.3.2.2. din prezentul Raport). Doar în perioada noiembrie 2013-august 2019 SRL „Avia Invest” a decontat mijloace fixe în valoare de circa 7,1 mil.lei (inclusiv casate de 4,7 mil.lei), care urmau a fi înlocuite cu altele, această activitate nefiind de dezvoltare, dar de menținere a bunurilor în stare funcțională.

Conform registrului investițiilor efectuate, întocmit de sistemul automatizat de evidență contabilă a SRL „Avia Invest”, valoarea totală a investițiilor realizate conform contractului de concesiune în perioada noiembrie 2013-decembrie 2018 constituie 1307,76 mil.lei. De asemenea, s-au procurat în leasing automobile pentru deservirea aerodromului în sumă de 1,6 mil.lei. ***După cum s-a menționat, valoarea investițiilor confirmate de companiile de audit, pentru aceeași perioadă, constituie 1310,6 mil. lei, cu o discrepanță de 1,24 mil.lei.***

În perioada 01.11.2013-31.08.2019, SRL „Avia Invest” a atribuit la investiții 1374,3 mil.lei, din care 210,6 mil. lei constituie TVA, 77,5 mil.lei - active circulante (materiale și OMVSD), 1,4 mil.lei - active nemateriale, 0,6 mil.lei - cheltuieli (inclusiv din diferență de curs valutar), 0,95 mil.lei – plăți/dobândă de leasing, 0,06 mil.lei – restituiri de avansuri.

De asemenea, auditul a constatat că SRL „Avia Invest” a atribuit la investiții lucrări executate la obiecte care nu sunt indicate expres în contract (cafenele, ospătărie, restaurant etc.), în sumă de 38,3 mil.lei, dintre care, construcția depozitului de combustibil, pentru proiectul căruia s-au folosit 1,36 mil.lei, nu va mai fi realizată, deoarece locul amplasării acestuia nu va mai putea fi folosit, din cauză că în locul căii de rulare „D” a fost construită pista de decolare și aterizare „Delita”.

Astfel, în perioada 01.11.2013-31.08.2019, SRL „Avia Invest” urma să atribuie la valoarea investițiilor - 1083,1 mil.lei, din care investiții prevăzute expres de contractul de concesiune - 1052,8 mil.lei (vezi Anexa nr.4 la Raport), dar au fost declarate în sumă de 1374,3 mil.lei, sau cu 321,5 mil.lei mai mult.

97 Total în perioada anilor 2013-2019 (6 luni) - 56,96 mil.euro, din care în anul 2013-784,99 mii.euro, în anul 2014 - 7523,69 mii euro, în anul 2015 - 9338,5 mii euro, în anul 2016 - 9603,6 mii euro, în anul 2017 - 11668,0 mii euro, în anul 2018 -12335,7 mii euro, în anul 2019 (6 luni)- 5704,6 mii euro.

98 Fără taxa de modernizare calculată în anul 2013 - de 13,91 mil.lei, pentru care nu a fost format provizion.

De menționat că, din suma totală a investițiilor în active pe termen lung de 1210,06 mil.lei⁹⁹, efectuate în perioada noiembrie 2013 - august 2019, înregistrate în Cartea Mare și în Jurnalele-order ale SRL „Avia Invest”, 22,1 mil.lei constituie dobânzi capitalizate aferente creditelor, împrumuturilor și leasingului financiar. Totodată, la data de 31.08.2019, la contul 172 „Alte active pe termen lung”, erau înregistrate dobânzi în sumă de 8,23 mil.lei, care urmează a fi incluse în valoarea investițiilor la darea lor în exploatare. De asemenea, în perioada anilor 2013-2018, la SFS au fost declarate cheltuieli aferente dobânzilor în sumă de 55,56 mil.lei.

Echipa de audit consideră că atribuirea la valoarea investițiilor a dobânzilor (30,33 mil.lei) nu este oportună, ținându-se cont de faptul acordării în aceeași perioadă a unor împrumuturi către părți terțe cu condiții favorizate sau fără dobândă. Astfel:

- Conform rapoartelor financiare, în perioada anilor 2013-2018, SRL „Avia Invest” **a declarat încasări de credite și împrumuturi în sumă de 564,97 mil.lei**, a efectuat plăți de rambursare a creditelor și împrumuturilor în sumă de 366,1 mil.lei, precum și de achitare a dobânzilor - de 60,65 mil.lei. La 31.08.2019, SRL „Avia Invest” avea înregistrate datorii pentru credite, împrumuturi și leasingul financiar în sumă totală de 263,3 mil.lei.
- În aceeași perioadă (2014-2019 (8 luni)), SRL „Avia Inves” **a acordat diferitor agenți economici împrumuturi fără dobândă, la dobândă redusă, sau a acordat avansuri pe termen lung în sumă totală de circa 1761,66 mil.lei**, pentru care a încasat dobânzi de doar 1,7 mil.lei (în perioada anilor 2013-2018). La 31.08.2019, soldul nerestituit al împrumuturilor și avansurilor acordate de SRL „Avia Inve” a constituit circa 1338,78 mil.lei. **Ca urmare, veniturile din dobândă, necalculate și neîncasate de SRL „Avia Invest” (calculate conform ratei de bază a BNM în perioada respectivă) au constituit cel puțin 374,1 mil.lei.**

De asemenea, în perioada anilor 2013-2019 (8 luni), SRL „Avia Invest” a suportat unele cheltuieli ineficiente în sumă de 235,9 mil.lei, inclusiv aferente serviciilor de consultanță – 5,57 mil.lei, serviciilor de cleaning – circa 124,0 mil.lei, sponsorizări - 34,56 mil.lei, cheltuieli care nu țin de activitatea de întreprinzător - de 48,4 mil.lei, creșteri nejustificate ale cheltuielilor de asigurare – 12,81 mil.lei, plăți în favoarea salariatilor, care nu pot fi calificate ca plăți salariale - în sumă de 10,56 mil.lei, precum și procurarea unui automobil de lux – 9,2 mil.lei.

În aceste condiții, SRL „Avia Invest” nu și-a racordat conform activitatea de antreprenoriat, cadrul normativ indicând că „*antreprenoriat este activitatea de fabricare a producției, executare a lucrărilor și prestare a serviciilor, desfășurată de cetățeni și de asociațiile acestora în mod independent, din proprie inițiativă, în numele lor, pe riscul propriu și sub răspunderea lor patrimonială, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri*”¹⁰⁰.

Astfel, circa 1,58 miliarde de lei care puteau fi utilizate pentru finanțarea investițiilor în dezvoltarea infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău s-au folosit în alte scopuri, precum și nu au fost calculate și încasate posibilele venituri din dobânzi în sumă de cel puțin 374,1 mil.lei.

⁹⁹ Înregistrate în Dt conturilor 121 și 123: 1062,1 mil.lei – prin antreprenori, 43,97 mil.lei – materiale și cheltuieli de transport al acestora, 18,7 mil.lei – procurări prin leasing, 22,1 mil.lei – dobânzi capitalizate aferente creditelor, împrumuturilor și leasingului financiar, 2,67 mil.lei – cheltuieli aferente salarizării, 6,54 mil.lei – alte reparații aferente investițiilor imobiliare, 53,67 mil.lei – alte reparații aferente infrastructurii aeroportuare, 0,31 mil.lei – altele.

¹⁰⁰ Art. 1 din Legea nr.845-XII din 03.01.1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi.

3.3.5. Confirmarea veniturilor înregistrate de către SRL „Avia Invest” pentru calcularea redevenței

Unul dintre obiectele Contractului de concesiune a fost „prestarea serviciilor relevante la nivelul cerințelor și standardelor internaționale, utilizatorilor aeroportului, pasagerilor și altor categorii de utilizatori, inclusiv în baza relațiilor comerciale”. Veniturile din activitatea de bază recunoscute de SRL „Avia Invest” în anii 2013 – 2019 (6 luni) se prezintă în Anexa nr.4 și Anexa nr.7 la prezentul Raport. Cele mai semnificative venituri din activitatea operațională a SRL „Avia Invest” sunt veniturile aferente serviciilor prestate companiilor aeriene cu aplicarea taxelor aeroportuare, fiind urmate de cele pentru locațiune și parcare auto.

Redevența concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora se stabilește în mărime de cel puțin 1% din veniturile din vânzări realizate din activitatea întreprinderii concesionale, cu o perioadă de grație de 5 ani din data semnării contractului de concesiune, care va fi transferată la bugetul de stat¹⁰¹. Conform contractului de concesiune (pct.8.1.), redevența a fost stabilită în mărime de 1% din valoarea veniturilor din vânzări și va fi plătită începând cu data expirării perioadei de grație, prima plată a acesteia urmând a fi efectuată până la 31 mai 2020, din veniturile obținute în anul 2019.

Acordarea perioadei de grație pentru calcularea și achitarea redevenței cade sub incidența Legii ajutorului de stat. Conform prevederilor pct.8 și pct.9 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Consiliului Concurenței nr.3 din 30.08.2013¹⁰², furnizorii ajutoarelor de stat au obligația de a raporta Consiliului Concurenței toate ajutoarele de stat acordate, prin completarea datelor și informațiilor conținute în Formularul de raportare a ajutorului de stat, prevăzut în Anexa nr.1 la HG nr.1112 din 06.10.2016¹⁰³. Astfel, APP anual a completat și prezentat acest Formular Consiliului Concurenței, indicând ajutorul de stat acordat SRL „Avia Invest” pentru perioada anilor 2013-2018, în sumă de 29,89 mil.lei¹⁰⁴.

De asemenea, în contractul de concesiune se menționează că *venitul realizat menționat va fi verificat de către auditorul independent al Concesionarului și din contul ultimului. Actul, raportul și concluziile auditorului independent se prezintă Concedentului în termen de 45 de zile calendaristice de la data-limită de prezentare a rapoartelor financiare anuale*. În raportul auditorului independent au fost reflectate proceduri de asistare în evaluarea validării redevențelor calculate pentru anul încheiat la 31.12.2018, menționându-se că auditorii nu exprimă nicio asigurare asupra redevențelor aferente anului financiar încheiat la 31.12.2018. Totodată, calculele efectuate de auditorul independent denotă că venitul realizat de SRL „Avia Invest” în perioada 31.08.2018-31.12.2018 constituie 272,7 mil.lei, iar redevența calculată - 2,73 mil.lei, aceasta fiind achitată la bugetul de stat anticipat, la 19.06.2019.

În același timp, conform calculului echipei de audit, în cazul transmiterii terenului AIC în arendă, conform Legii nr.1308-XIII din 25.07.1997, bugetul de stat putea obține anual venituri de 8,74 mil.lei¹⁰⁵.

101 Pct. 4.1. din Anexa nr.1 la HG nr.321 din 30.05.2013.

102 Hotărârea Consiliului Concurenței nr.3 din 30.08.2013 „Cu privire la aprobarea Regulamentului privind Registrul ajutorului de stat”.

103 HG nr.1112 din 06.10.2016 pentru aprobarea Regulamentului privind modalitatea de ținere a Registrului ajutoarelor de stat.

104 Valoarea, mii lei: a.2013 - 553,0; a.2014 - 241,0; a.2015 - 7007,0; a.2016 - 7505,0; a.2017 - 8662,0; a.2018 - 5919,0.

105 19873,34 lei/bal/ha*65bal/ha*338,3 ha*2%.

3.3.5.1. Aplicarea tarifelor aeroportuare

Companiile care furnizează servicii de transport aerian de călători și/sau de marfă folosesc infrastructura pusă la dispoziție de către SRL „Avia Invest”. În schimbul accesului la infrastructură, de către companiile aeriene și/sau pasageri sunt plătite tarife (taxe) aeroportuare. Tarifele pentru serviciile aeroportuare pe care le percepe SRL „Avia Invest” au fost incluse în Contractul de concesiune¹⁰⁶.

De asemenea, a fost garantată menținerea nivelului taxelor aeroportuare, inclusiv pentru modernizarea aeroportului, pentru perioada contractului de concesiune *nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului*, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute în contractul de concesiune¹⁰⁷. Concomitent, concedentul (APP) a garantat aprobarea de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, a cuantumului tarifelor aeroportuare, inclusiv a tarifului pentru modernizarea aeroportului, la nivelul care va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract.

Respectiv, Hotărârea Guvernului nr.321 din 30.05.2013 „Cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora” (abrogată la 06.09.2019) prevedea, ca și Contractul de concesiune, că *„Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract”*.

Art.13 alin.(1) din Legea aviației civile nr.1237-XIII din 09.07.1997 (abrogată la 23.03.2019) prevedea că mărimea taxelor pentru utilizarea aerodromului (aeroportului) se aprobă (până la 24.08.2013) de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, iar ulterior, de către același minister la propunerea Autorității Aeronautice Civile. Dat fiind faptul că hotărârile de Guvern sunt acte normative subordonate legii¹⁰⁸ și de punere în aplicare a acesteia, ele nu pot să îngusteze sau să lărgască sensul legii. Prin urmare, legea are o forță juridică mai mare și urmau să fie aplicate prevederile ei. În acest context, prevederile Contractului de concesiune și ale Hotărârii de Guvern prin care a fost aprobat contractul nu puteau să contravină prevederilor legii sus-menționate.

În acest context, se relevă că mărimea tarifelor stabilite pentru SRL „Avia Invest” corespunde cu a celor din Ordinul nr.83 din 26.04.2007, emis de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și aprobat de fosta Administrație de Stat a Aviației Civile. La acest subiect, Curtea de Conturi s-a expus în Rapoartele de audit precedente, menționând că *„lipsa reglementărilor referitor la metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare determină situații incerte pentru Î.S. „AIC”¹⁰⁹”* la aspectul responsabilităților de reglementare a tarifelor, precum și asupra faptului că *„posibilele venituri aferente taxei de modernizare pentru perioada derulării contractului de concesiune de 49 de ani ar avea un nivel suficient de acoperire a investițiilor”¹¹⁰*.

Referitor la taxa de modernizare a aeroportului, se denotă că aceasta a fost introdusă prin ordinele ASAC din 29.12.1999, în mărime de 10 dol.SUA/pasager, și din 26.01.2007 - în mărime de

106 Pct.15.8 din Contractul de concesiune.

107 Pct.15.11 din Contractul de concesiune.

108 Legea privind actele legislative nr.780-XV din 27.12.2001.

109 Hotărârea Curții de Conturi nr.16 din 03.05.2012 privind rezultatele auditului regularității gestionării patrimoniului public de către autoritățile și entitățile din domeniul aviației civile pe perioada anilor 2010-2011.

110 Hotărârea Curții de Conturi nr.32 din 28.07.2016 cu privire la aprobarea Raportului auditului de performanță privind sistemul parteneriatului public-privat.

9 euro /pasager, fiind ulterior preluată și în contractul de concesiune.

La 01.11.2013, SRL „Avia Invest”¹¹¹ a stabilit spre aplicare tarife aeroportuare la nivelul celor din Contractul de concesiune, inclusiv a taxei de modernizare a aeroportului, invocând ca temei prevederile Contractului de concesiune și ale Documentului nr.9082 al Organizației Internaționale a Aviației Civile – „Politica ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană”, precum și alte acte normative¹¹².

Echipa de audit relevă că Politica ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană nu prevede colectarea nejustificată a unor taxe de prefinanțare a proiectelor. În schimb, acest document atenționează că *„în anumite circumstanțe, poate fi permisă prefinanțarea proiectelor după luarea în considerare a posibilelor încasări din activități care nu țin de aviație, când poate ajuta la finanțarea investițiilor de amploare, în condițiile existenței unor garanții ferme, inclusiv privind supravegherea economică eficientă și transparentă a taxei și a serviciilor conexe, și în condițiile existenței unui sistem de evidență transparent care să asigure că taxele sunt utilizate pentru proiectele de aviație civilă”*¹¹³. Concomitent se prevede că *„la determinarea bazei costurilor tarifelor, urmează de condus de principiul ca veniturile din serviciile de navigație aeriană să depășească toate costurile directe și indirecte și să prevadă o rentabilitate rezonabilă a activelor, pentru a asigura o finanțare eficientă a investițiilor noi sau de îmbunătățire a infrastructurii existente”*¹¹⁴.

În lipsa unei proceduri bine definite în cadrul legal¹¹⁵, prin HG¹¹⁶ s-a menținut nivelul taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, fără ca tarifele aplicate să dispună de o bază de identificare, delimitare și repartizare a cheltuielilor pe servicii prestate, ceea ce nu oferă transparență și argumentare a mărimii taxelor aprobate anterior. Totodată, nu se asigura faptul că tarifele reies din costuri operaționale, iar rentabilitatea activelor implicate în prestarea serviciilor aeroportuare era una rezonabilă.

În acest context, se denotă că Regulamentul cu privire la reglementarea monopolurilor¹¹⁷ stabilește că, în scopul promovării unei politici de stat de maximă eficiență, organele administrației publice, autorizate cu funcții de reglementare a activității subiecților monopolurilor, sunt în drept să le aplice acestora următoarele metode generale și speciale, cum ar fi: reglementarea prețurilor prin stabilirea coeficienților maximi ai prețurilor (tarifelor) fixe, înregistrarea prețurilor (tarifelor) declarate, stabilirea plafoanelor de rentabilitate. De asemenea, acesta prevede că metodele reglementării de stat se aplică față de fiecare subiect concret din sfera monopolurilor statului și monopolurilor naturale, în funcție de situația de piață.

Echipa de audit relevă că competența de reglementare a monopolului natural revenea Administrației de Stat a Aviației Civile¹¹⁸, a cărei dizolvare a fost dispusă în anul 2008¹¹⁹, astfel

111 Ordinul SRL „Avia Invest” nr.02 din 01.11.2013 „Cu privire la stabilirea tarifelor (taxelor) pentru servicii aeroportuare”.

112 HG nr.175 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”; Legea aviației civile nr.1237-XIII din 09.07.1997; art.6 din Legea nr.845-XII din 03.01.1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi.

113 Pct.23 din Capitolul I al Politicii ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană.

114 Pct.3 din Capitolul III al Politicii ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană.

115 Art.4 și art.13 din Legea aviației civile nr.1237-XIII din 09.07.1997.

116 HG nr.321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora.

117 Regulamentul cu privire la reglementarea monopolurilor, aprobat prin HG nr. 582 din 17.08.1995.

118 Pct. 4 din Anexa nr. 3 a Hotărârii Guvernului nr.582 din 17.08.1995.

119 Legea nr.162-XVI din 09.07.2008.

neasigurându-se continuitatea activităților de reglementare, în rezultatul neoperării modificărilor și completărilor de rigoare în sensul stabilirii noului organ abilitat cu reglementarea acestui monopol. Actualmente, potrivit Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile¹²⁰, misiunea autorității ține de realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile, prin ce se deduce indirect că ea este organul administrației publice abilitat cu reglementarea acestui monopol natural.

În aceste circumstanțe incerte, lipsa stipulării clare în actele normative a organului administrației publice abilitat cu reglementarea activității subiecților monopolurilor a dus la neasigurarea reglementării prețurilor pentru gestionarul monopolului natural „Aeroportul Internațional Chișinău” prin stabilirea coeficienților maximi ai prețurilor (tarifelor) fixe, înregistrarea prețurilor (tarifelor) declarate, stabilirea plafoanelor de rentabilitate, deși, după cum a fost menționat mai sus, acestea se aplică față de toți subiecții.

În contextul dat, se menționează că Î.S. „AIC”, fiind gestionar al Aeroportului Internațional Chișinău, dispunea de reglementări privind modul de utilizare a mijloacelor acumulate din taxa de modernizare a aeroportului¹²¹, precum și de achiziționare a mărfurilor, lucrărilor și serviciilor din această taxă¹²². Deși acest fapt permitea supravegherea perceperii taxelor de la utilizatori și urmărirea întrebuintării în scopurile determinate, la concesionare, reglementările respective nu au fost înaintate spre aplicare pentru SRL „Avia Invest”. Prin prisma prevederilor Politicii ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană, odată cu menținerea taxei de modernizare, concedentul nu s-a asigurat ca veniturile colectate din taxa de modernizare să fie utilizate strict pentru finanțarea proiectelor semnificative în infrastructura aeroportuară.

Ulterior, prin Hotărârea Guvernului nr.476 din 20.04.2016 a fost aprobată Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, care prevede că Ministerul Economiei și Infrastructurii aprobă, la propunerea Autorității Aeronautice Civile, mărimile taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, cu excepția cazurilor prevăzute de alte acte legislative. Concomitent, în metodologie s-a prevăzut că aceasta este menită să asigure aplicarea normelor stabilite inclusiv în Convenția privind aviația civilă internațională, la care Republica Moldova a aderat de la 1 iulie 1992¹²³. Astfel, în pofida angajamentelor privind obligativitatea aplicării standardelor internaționale în domeniul aviației civile, asumate de Republica Moldova odată cu aderarea la ICAO, respectarea prevederilor internaționale nu a fost asigurată de organele abilitate prin aprobarea unor tarife determinate în baza unei metodologii¹²⁴. ***Totodată, neaplicarea metodologiei la formarea tarifelor duce la imposibilitatea asigurării drepturilor utilizatorilor aeroporturilor și/sau a serviciilor de navigație aeriană, în sensul imposibilității informării cu privire la modul și la elementele pe baza cărora sunt calculate taxele, așa cum prevăd normele metodologice***¹²⁵.

120 Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin HG nr.133 din 27.02.2019; Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin HG nr.294 din 15.05.2012.

121 Regulamentul privind modul de formare și utilizare a mijloacelor acumulate din Taxa de modernizare a aeroportului, aprobat la 10.01.2007 de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și coordonat la 26.01.2007 de Administrația de Stat a Aviației Civile.

122 Regulamentul cu privire la achiziționarea mărfurilor, lucrărilor și serviciilor, aprobat prin Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr.53/GEN din 30.05.2006, cu modificările ulterioare.

123 Hotărârea Parlamentului nr.97-XIII din 12.05.1994.

124 Documentul nr.9082 al Organizației Internaționale a Aviației Civile – „Politica ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană”; Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, aprobată prin HG nr.476 din 20.04.2016.

125 Pct.88 din Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, aprobată prin HG nr.476 din 20.04.2016.

Prin actul normativ din 30.05.2013¹²⁶ s-a stabilit că Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract. Totodată, din anul 2016 aprobarea anuală a mărimii taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană este prevăzută de cadrul regulator¹²⁷.

În acest context, echipa de audit a solicitat prezentarea de către SRL „Avia Invest” a analizei corespunderii tarifelor aeronautice cu cheltuielile suportate în perioada anilor 2013-2019. Concesionarul a confirmat că *„din anul 2013 nivelul tarifelor aeroportuare a rămas neschimbat, pe motiv că Contractul de concesiune a fost semnat la 30 august 2013, adică până la intrarea în vigoare a Hotărârii Guvernului nr.476 din 20.04.2016, prevederile contractului fiind în curs de aplicare”*.

La subiectul dat s-a expus și Ministerul Economiei și Infrastructurii: *„prevederile Hotărârii Guvernului nr.476 din 20.04.2016 nu se aplică în cazul aprobării taxelor aeroportuare pe Aeroportul Internațional Chișinău”*. În opinia echipei de audit, această situație a devenit pasibilă corectării, odată cu anularea, din 06.09.2019, a Hotărârilor Guvernului nr.321 din 30.05.2013 și nr.780 din 04.10.2013. Totodată, urma ca SRL „Avia Invest” să întreprindă acțiuni pentru reexaminarea tarifelor existente la serviciile aeroportuare, în contextul necesității respectării metodologiei de calcul a tarifelor, menționată mai sus. În același timp, SRL „Avia Invest” consideră că *aplicarea tarifelor prevăzute de Metodologia aprobată prin HG nr.476 din 20.04.2016 „ține de competența exclusivă a instituțiilor de stat relevante, și nu de competența operatorului de aerodrom”*.

Având în vedere faptul că autoritatea administrativă de certificare, control și supraveghere în domeniul aviației civile este Autoritatea Aeronautică Civilă¹²⁸, la solicitarea echipei de audit, instituția a informat că până la 25.09.2019 din partea SRL „Avia Invest” nu au parvenit propuneri de modificare a taxelor aeroportuare. Concomitent, s-a expus că *„în situația anulării Hotărârilor de Guvern nr.780 din 04.10.2018 și nr.321 din 30.05.2013 și solicitării de a reexamina tarifele existente la serviciile aeroportuare, urmează a fi aplicate prevederile Metodologiei aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.476 din 20.04.2016”*.

De menționat că Codul aerian¹²⁹ și Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană oferă Autorității Aeronautice Civile dreptul să verifice corectitudinea formării mărimii taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană. Acest drept nu a fost aplicat, deoarece Autoritatea consideră că această atribuție implică intervenția sa în activitatea întreprinderii concesionale, ceea ce contravine prevederilor Hotărârilor Guvernului nr.780 din 04.10.2013 și nr.321 din 30.05.2013.

Totodată, conform prevederilor actelor normative existente în domeniu¹³⁰, intervenția organelor abilitate în controlul taxelor aeroportuare este absolut necesară, inclusiv prin prisma

126 HG nr.321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora.

127 Pct.77 din Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, aprobată prin HG nr.476 din 20.04.2016.

128 Regulamentul de organizare și funcționare, structura și efectivul-limită ale Autorității Aeronautice Civile, aprobate prin HG nr. 645 din 07.08.2014 (abrogată din 08.03.2019).

129 Codul aerian al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr.301 din 21.12.2017.

130 Codul aerian al Republicii Moldova nr.301 din 21.12.2017; Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, aprobată prin HG nr.476 din 20.04.2016; HG nr.582 din 17.08.1995 „Cu privire la reglementarea monopolurilor”.

monopolului instituit în domeniu, precum și asigurării interesului și integrității patrimoniului public. Această activitate ar asigura transparența procesului de formare a taxelor, eliminarea finanțării încrucișate, plata doar pentru serviciile utilizate, condiționarea egalității și nediscriminării, stimularea transparentă a concurenței, precum și implementarea unor standarde europene în domeniul transportului aerian.

Potrivit prevederilor pct.32 din Contractul de concesiune, în cazul modificărilor și completărilor actelor normative în vigoare la data semnării, concesionarul urma a evalua impactul acestora asupra indicatorilor activității economico-financiare, cu ulterioara notificare către Agenția Proprietății Publice și Comisia de monitorizare. Probele de audit atestă că concesionarul nu a notificat concedentul și/sau Comisia de monitorizare despre careva costuri sau reduceri cu impact asupra veniturilor, urmare aprobării HG nr.476 din 20.04.2016, a cărei aplicare ar influența indicatorii economici.

Totodată, în contextul atribuțiilor rezultate din pct.10 din Contractul de concesiune, Comisia de monitorizare nu a supravegheat aspectul tarifelor, inclusiv cu asistența unor experți în domeniu, pentru a veni cu recomandări către părți.

➤ Având în vedere faptul că taxa de modernizare de 9 euro se achită de fiecare pasager îmbarcat în aeronavă la efectuarea zborurilor internaționale de pe aeroportul Chișinău, auditul a analizat baza de calcul a acesteia, prin contrapunerea datelor prezentate de către SRL „Avia Invest” cu cele oferite de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră privind persoanele care au traversat, la plecare, frontiera de stat prin punctul de trecere a frontierei de stat „Chișinău, aerian”. Rezultatele confruntării denotă divergențe în aceste date, abaterea fiind explicată de către SRL „Avia Invest” prin faptul că entitatea înregistrează doar persoanele comerciale (potrivit documentelor de transportare și verificărilor reciproce cu companiile aeronautice), iar Poliția de Frontieră înscrie și membrii echipajului care efectuează zborul și trec hotarul Republicii Moldova (piloți, însoțitori de bord, și pasagerii scutiți de plata taxei de modernizare). De asemenea, divergențele se explică prin existența pasagerilor în transfer, persoane care nu au intrat pe teritoriul țării prin punctul de trecere a frontierei de stat „Chișinău, aerian”, dar au continuat zborul în altă direcție.

Ținând cont de faptul că echipa de audit nu a putut confirma din surse terțe numărul de pasageri, se denotă existența riscului de diminuare a numărului de pasageri și, respectiv, a veniturilor SRL „Avia Invest” pentru deservirea lor.

Constatările echipei de audit denotă că tarifele aeroportuare pentru serviciile de utilizare a infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău nu au fost determinate și aprobate argumentat și transparent, ceea ce indică necesitatea revizuirii, elaborării și aprobării conform cerințelor stabilite, inclusiv al bunelor practici ICAO.

➤ *Fiind unicul operator de aerodrom, deținând monopolul pe piața serviciilor aeroportuare de pe Aeroportul Internațional Chișinău, SRL „Avia Invest”, conform Contractului de concesiune, era obligată să asigure o tratare nediscriminatorie a utilizatorilor infrastructurii AIC .*

Conform cadrului normativ¹³¹, „aeroporturile, complexe de construcții și mijloace tehnice ale aeroporturilor, sistemelor de dirijare a circulației aeriene, de comunicație dintre navele aeriene și de asigurare a securității decolării și aterizării aeronavelor constituie monopol natural”.

Conform datelor de pe pagina web oficială a Autorității Aeronautice Civile, SRL „Avia Invest” este unicul operator de aerodrom certificat cu operarea Aeroportului Internațional Chișinău și, respectiv, deține monopolul pe piața serviciilor aeroportuare pentru zborurile operate de către companiile aeriene de pe acest aerodrom.

➤ Aceeași sursă informează că serviciile de prelucrare a mărfurilor și a poștei, operațiunile de platformă și de transport la sol sunt în drept de a fi prestate de către 4 întreprinderi (S.R.L. „Avia Invest”; „Aeroport Handling” S.R.L.; „Î.C.S. MGH Ground Handling” S.R.L.; „Aim Handling” S.R.L.), iar serviciile de deservire a pasagerilor și bagajelor pot fi prestate de către 2 operatori („Aeroport Handling” S.R.L. și Î.C.S. MGH „Ground Handling” S.R.L.).

La solicitarea auditului, Autoritatea Aeronautică Civilă a comunicat că pentru 9 luni ale anului 2019 SRL „Avia Invest” a prestat 84,4% din serviciile de prelucrare a mărfurilor și poștei.

În conformitate cu prevederile Legii concurenței¹³², *„se prezumă, până la proba contrară, că una sau mai multe întreprinderi se află în poziție dominantă pe o piață relevantă dacă cota ori cotele cumulate pe piața relevantă în cauză, înregistrate în perioada supusă analizei, depășesc 50%”*. Prin prisma acestor reglementări, SRL „Avia Invest” deține poziție dominantă pe piața prestării serviciilor de prelucrare a mărfurilor și poștei. Concomitent, SRL „Avia Invest” este singura întreprindere care prestează servicii aeroportuare companiilor aeriene pe teritoriul Aeroportului Internațional Chișinău și, prin urmare, deține poziția dominantă pe această piață. Încă în anul 2007, Aeroportul Internațional Chișinău, conform Hotărârii Agenției Naționale pentru Protecția Concurenței, a fost declarat întreprindere cu situație dominantă pe piața serviciilor aeroportuare. Conform art.669 alin.(1) din Codul civil¹³³, *„Dacă deține o poziție dominantă pe piață, una din părțile contractante este obligată să contracteze în acest domeniu. Ea nu poate să impună fără motive temeinice celeilalte părți condiții contractuale disproporționate”*.

Referitor la punerea la dispoziție de către SRL „Avia Invest” companiilor aeriene a activelor preluate în concesiune, cu încasarea taxelor aeroportuare, se relevă că Consiliul Concurenței a dispus inițierea unor investigații, ca urmare a plângerilor și reclamațiilor privind încălcarea prevederilor Legii concurenței atât de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, cât și de SRL „Avia Invest”. Una din ele s-a referit la aplicarea condițiilor neechitabile întreprinderii SRL „MGH Ground Handling” în raport cu SRL „Aeroport Handling” la prestarea serviciilor de locațiune. La 10.09.2015 a fost emisă Decizia Plenului Consiliului Concurenței de aplicare a unei amenzi pentru SRL „Avia Invest” de 5,2 mil. lei pentru încălcarea Legii concurenței nr.183 din 11.07.2012¹³⁴. Decizia dată a fost atacată de către SRL „Avia Invest” la Curtea de Apel Chișinău, care la 28.06.2017 a respins cererea de chemare în judecată ca fiind nefondată. Ulterior acest caz a fost examinat la Curtea Supremă de Justiție, care la 21.02.2018 a anulat Decizia Plenului Consiliului Concurenței din 10.09.2015, pe motivul nerespectării procedurii.

131 Lista monopolurilor naturale și a organelor administrației publice, abilitate cu reglementarea lor, aprobată prin HG nr.582 din 17.08.1995 „Cu privire la reglementarea monopolurilor”.

132 Art.10 alin.(4) din Legea concurenței nr.183 din 11.07.2012.

133 Codul civil, aprobat prin Legea nr.1107-XV din 06.06.2002 (în redacția până la 01 martie 2019).

134 Art.11 alin.(2) lit.c) din Legea concurenței nr.183 din 11.07.2012: „Aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând în acest fel unora dintre ei un dezavantaj concurențial”.

Auditorul a analizat Contractele de locațiune încheiate de către SRL „Avia Invest” cu „Aeroport Handling” S.A. (anterior SRL) și cu „MGH Ground Handling” SRL privitor la închirierea terenurilor tehnice în scopul deservirii aeronavelor. Rezultatele atestă că condițiile contractuale sunt similare, întreprinderile menționate închirind spații învecinate. Totodată, s-a constatat că pe parcursul derulării relațiilor contractuale, între SRL „Avia Invest” și „MGH Ground Handling” SRL au apărut divergențe referitor la prelungirea termenului de închiriere a bunurilor și învinuiri precum că locatorul ar avea scopul de a-l elimina pe acesta de pe piața serviciilor de handling, pentru crearea unei poziții de monopol pentru „Aeroport Handling” S.A.

De menționat că în perioada anilor 2017-2018 SRL „Avia Invest” a acordat SRL „Aeroport Handling” împrumuturi fără dobândă, prin ce a favorizat această întreprindere (vezi Anexa nr.12 din prezentul Raport).

Conform informațiilor prezentate de către Autoritatea Aeronautică Civilă, pentru 9 luni ale anului 2019 serviciile de deservire a pasagerilor și bagajelor au fost prestate la nivel de cca 94% de către SRL „Aeroport Handling” și de cca 6% de către „MGH Ground Handling” SRL, comparativ cu 46% la situația din 15.05.2014, conform informației acestui operator.

➤ Potrivit datelor de pe pagina web oficială a Autorității Aeronautice Civile, la situația din 20.10.2019, deservire la sol efectuau 7 întreprinderi, iar zboruri charter și zboruri regulate pe/de pe Aeroportul Internațional Chișinău - 14 companii aeriene.

În scopul sporirii competitivității Aeroportului Internațional Chișinău, la 01.11.2013, SRL „Avia Invest” a pus în aplicare Politica de atragere a companiilor aeriene. În politica dată au fost prevăzute facilitățile care pot fi oferite operatorilor aerieni, precum și condițiile de acordare. Politica de atragere a companiilor aeriene a fost catalogată de concesionar ca una echitabilă, transparentă, nediscriminatorie, atât pentru companiile care operează, cât și pentru cele care intenționează să opereze curse pe Aeroportul Chișinău.

Totodată, echipa de audit atestă oferirea unor facilități pentru un operator aerian, care în Politica de atragere a companiilor aeriene nu au fost prevăzute. Astfel, la 31.12.2018, SRL „Avia Invest” și SRL „Air Moldova” au încheiat 2 contracte, potrivit unuia - datoria SRL „Air Moldova” pentru utilizarea infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău în sumă de 165,5 mil. lei se stinge din momentul semnării Contractului de împrumut, și potrivit altuia – se acordă împrumut în aceeași sumă, pe un termen de 5 ani fără dobândă și un grafic de restituire. Astfel, formularea vagă și incompletă a condițiilor contractuale implică riscuri în procesul de recuperare a drepturilor bănești.

În aceste condiții, SRL „Air Moldova” este scutită de achitarea unei dobânzi de piață, drept cost al resurselor utilizate, iar trecerea datoriilor în împrumut exclude aplicarea penalităților de întârziere pentru neachitarea în termen a plăților. Deoarece beneficiarul împrumutului prestează, în principal, servicii de transport aerian de călători și concurează cu alte companii aeriene, persistă riscul distorsionării mediului concurențial. Tratarea nediscriminatorie a utilizatorilor Aeroportului Internațional Chișinău a fost stipulată în pct.14.5 din Contractul de concesiune - *„concesionarul, în scopul asigurării libertății comerciale, este obligat să asigure o modalitate nediscriminatorie a tratării utilizatorilor de infrastructură în conformitate cu bunele practici internaționale și cu legislația în vigoare la orice moment de operare a prezentului Contract”*.

SRL „Avia Invest” indică că în perioada de concesiune alte companii nu s-au adresat pentru acordarea ajutorului financiar, deci prevederile pct.14.5 din Contractul de concesiune au fost respectate.

Aceeași situație de loialitate se constată și în relațiile economice între Î.S. „Air Moldova” și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” pentru perioada anilor 2008-2013, descrierea cărora se regăsește în pct.3.4.2 din prezentul Raport de audit.

3.3.5.2. Plenitudinea încasării veniturilor din chirie

În contextul că SRL „Avia Invest” a preluat dreptul de gestiune a obiectului concesiunii, dar nu și cel de proprietate¹³⁵, aceasta era obligată să transmită în locațiune bunurile proprietate publică, să determine cuantumul chiriei conform prevederilor legii anuale a bugetului de stat¹³⁶, iar concedentul – să se asigure de respectarea de către concesionar a normelor privind gestiunea patrimoniului public. Neaplicarea formulei de calcul a chiriei sau aplicarea eronată a mărimii coeficienților din formulă au determinat neobținerea în perioada august 2014 - august 2019 de către concesionar a unor posibile venituri în sumă, estimată de echipa de audit, de cca 20,2 mil.lei, precum și a unor posibile venituri la bugetul de stat - de 4,1 mil.lei, în calitate de taxă pe valoarea adăugată și de 0,05 mil.lei - ca redevență.

Transmiterea în locațiune a activelor neutilizate, primite în folosință conform contractului de concesiune, reprezintă una din sursele de venituri ale SRL „Avia Invest”. Respectiv, diminuarea acestora afectează veniturile statului aferente taxei pe valoarea adăugată și redevenței pentru folosirea bunurilor transmise în concesiune.

Conform pct.2.3 din Contractul de concesiune, *„Concesionarea nu atrage după sine transmiterea dreptului de proprietate asupra activelor respective. Titularul dreptului de proprietate rămâne statul Republica Moldova, conform legislației în vigoare”*. Totodată, potrivit pct.2.9 din Contractul de concesiune, *„concesionarul este în drept să dea în locațiune orice bunuri ale Î.S. „AIC”, în condiții comerciale, fără acordul concedentului”*.

Legea privind administrarea și deetatzarea proprietății publice, sub incidența căreia cade proprietatea publică a statului¹³⁷, prevede că *„cuantumul contractual al chiriei care se plătește pentru activele neutilizate nu trebuie să fie mai mic decât cuantumul minim al chiriei calculat conform legii. Plata chiriei pentru activele neutilizate se efectuează exclusiv în mijloace bănești¹³⁸”*. Determinarea cuantumului minim al chiriei bunurilor proprietate publică este prevăzută în Legea anuală a bugetului de stat.

Veniturile obținute de către SRL „Avia Invest” din transmiterea în folosință a spațiilor și fondurilor fixe au constituit în perioada noiembrie 2013- august 2019 peste 120,0 mil. lei.

În cadrul misiunii de audit au fost verificate 30 de contracte de locațiune, din 94 de contracte încheiate de către SRL „Avia Invest” în anul 2019, prin negocieri directe, privind transmiterea în folosință către persoane terțe a spațiilor și/sau fondurilor fixe ori mijloacelor circulante neutilizate.

Totodată, auditul a constatat că nu pentru toate contractele calculele chiriei s-au bazat pe prevederile legilor anuale ale bugetului de stat, mărimea plății de locațiune fiind stabilită în sumă fixă pentru un metru pătrat de spațiu transmis în folosință, în funcție de tipul de activitate desfășurată și de locul amplasării. La contractele la care s-au anexat calculele, acestea nu au fost ajustate din data semnării contractului de locațiune (inclusiv din 01.01.2014), prin modificarea

135 Pct.2.3 „Drepturi de proprietate” din Contractul de concesiune.

136 Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice.

137 Art.1 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice.

138 Art.7 alin.(6) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice.

tarifului de bază pentru chiria anuală a unui metru pătrat de spațiu (T_b) prevăzută în legea bugetului de stat.

Estimările auditului indică că valoarea contractelor respective nu este mai mică decât quantumul minim al chiriei stabilit în legea anuală a bugetului de stat. Însă, în situația creșterii anuale a tarifului de bază (T_b) în medie cu 5,34%, cu excepția anului 2016, și păstrării nivelului coeficientului de piață (K_4) stabilit între părți, veniturile pasibile încasării de către SRL „Avia Invest” din prestarea serviciilor de locațiune sunt în creștere în aceeași proporție, deși valoric sunt nesemnificative.

În contextul prevederilor pct.14.5 din Contractul de concesiune, SRL „Avia Invest” nu a asigurat aplicarea uniformă a modului de calculare a plăților pentru chirie pentru toți locatarii. Un caz de neaplicare a formulei de determinare a quantumului minim al chiriei bunurilor proprietate publică, prevăzută în legea bugetului de stat, s-a depistat în relațiile contractuale încheiate la 01.08.2014 cu SRL „Aerofood”. Inițial, quantumul chiriei a fost stabilit în mărime de 50% din profitul operațional al locatarului, cu excepția lunii septembrie, pentru care suma fixă a fost de 438,9 mii lei. Din 01.02.2015, mărimea chiriei a fost prevăzută în mărime de 7% din venitul din vânzări, dar nu mai puțin de 150,0 mii lei lunar, inclusiv TVA.

Echipa de audit a calculat quantumul chiriei pentru perioada anilor 2014 (5 luni) -2019 (8 luni) reieșind din prevederile legii anuale a bugetului de stat, luând ca bază suprafața aflată în folosința locatarului la începutul fiecărui an și scopul utilizării¹³⁹. În consecință, în urma neaplicării prevederilor legii bugetului de stat, SRL „Avia Invest” nu a încasat venituri pasibile de la darea în locațiune a spațiilor în sumă totală de cca 17,3 mil.lei, pentru perioada anilor 2014 – 2019 (8 luni). De asemenea, se relevă că concomitent la bugetul de stat nu au fost încasate venituri pasibile de cca 3,5 mil.lei din TVA și de cca 0,04 mil.lei din redevență.

Este cazul de evidențiat faptul că veniturile estimate de audit sunt aferente închirierii doar a spațiilor, dar nu și pentru mijloacele fixe și cele circulante transmise în folosință, care în perioada de referință au variat de la 233 de unități până la 752 de unități. Potrivit informațiilor prezentate de SRL „Avia Invest”, uzura mijloacelor fixe transmise în locațiune către SRL „Aerofood” a constituit 2,9 mil.lei pentru anii 2014-2019 (8 luni). Prin prisma prevederilor legii bugetului de stat, quantumul chiriei anuale pentru locațiunea fondurilor fixe ar fi cel puțin la nivelul uzurii anuale a bunurilor respective. Prin urmare, veniturile pasibile neîncasate, pentru perioada de referință, doar din transmiterea în folosință a mijloacelor fixe ar constitui cca 2,9 mil.lei, TVA – cca 0,6 mil.lei, redevența – cca 0,01 mil.lei. O situație similară de neîncasare a veniturilor pasibile se atestă și la transmiterea în folosință a mijloacelor circulante (materiale, OMVSD).

Se relevă că spațiile transmise în locațiune către SRL „Aerofood” erau destinate pentru amenajarea punctelor comerciale de alimentație publică, iar utilajul și mijloacele circulante date în folosință sunt, în majoritate, agregate de bucătărie și mobilier. Informațiile din baza de date a SFS atestă că SRL „Aerofood” a fost fondată la 17 iulie 2014, adică cu 14 zile înaintea semnării contractului de locațiune cu SRL „Avia Invest”. SRL „Avia Invest” a oferit SRL „Aerofood” atât echipamentul necesar pentru desfășurarea activității de bază a locatarului, cât și piața de

139 Sursă: Calcule efectuate de audit în baza informațiilor din Contractul de locațiune nr.648/14-AR din 01.08.2014, cu 19 acorduri adiționale, și prevederile Legii anuale a bugetului de stat, pentru anii 2014-2019. Notă: Ospătăria are suprafața de 2976,3 m², restul suprafeței fiind aferentă încăperilor din Terminal și Sala de delegații oficiale. Coeficientul de piață (K_4) a fost aplicat la nivelul celui aplicat pentru SC „Dufremol” SRL, deoarece au același tip de activitate, iar spațiile luate în locațiune sunt amplasate în Terminal, unde închiriază și SRL „Aerofood” Redevența a fost calculată din 29.08.2018, restul sumei constituind valoarea ajutorului de stat nedeclarat.

desfacere pentru serviciile sale, locatarului fiindu-i puse la dispoziție, imediat după fondare, complexul de alimentație publică inclusiv din Terminal și Sala VIP, unde iau masa pasagerii și personalul întreprinderilor în domeniul aeronautic.

Referitor la transmiterea în locațiune a bunurilor, se denotă că, în scopul amplasării oficiilor, alți 5 agenți economici, din data de 01.01.2016, dețin în chirie spații de la SRL „Avia Invest”. În rezultatul verificării corectitudinii stabilirii cuantumului chiriei, s-a constatat că 3 dintre ei ocupă același birou (Air Handling; Airklassika International; Air Clasica), iar alții doi - alt birou (Avia Invest Petrol; Fly Petrol), care nu au achitat plata pentru chirie mai mult de 3 ani.

În situația creată, SRL „Avia Invest” nu a întreprins toate măsurile de rigoare, inclusiv cele prevăzute de Contractul de locațiune, care prevede aplicarea penalităților (1,0% pe zi pentru neachitarea la timp a plății), precum și rezilierea contractului (neachitare mai mult de o lună), locatarilor fiindu-le trimise doar reclamații.

3.4. Care a fost activitatea postconcesionare a Î.S. „AIC”?

Potrivit pct.1.1 din Anexa nr.1 la HG nr.321 din 30.05.2013, obiect al concesiunii sunt activele Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și terenul aferent acestora, cu excepția creanțelor și datoriilor. Prin urmare, activitatea de bază a Î.S. „AIC” este gestionarea creanțelor și datoriilor. Totodată, o activitate a Î.S. „AIC”, potrivit pct.3.1 din Contractul de concesiune, mai este și darea în exploatare a activelor în curs de execuție și transmiterea acestora în termen de 15 zile din data punerii acestora în exploatare Concesionarului, inclusiv după data începerii concesiunii.

APP (în calitate de fondator al Î.S. „AIC”) nu a ținut cont de cele menționate și nu a stabilit expres scopul și termenul de activitate a Î.S. „AIC”, precum și nu s-a asigurat că aceasta va dispune de bunuri pentru a-și continua activitatea. De exemplu, Î.S. „AIC” a luat în chirie un automobil, care anterior a fost transmis în concesiune, iar pentru perioada 01.09.2014-31.10.2019 plata pentru chirie a generat cheltuieli de 0,6 mil.lei. De asemenea, în concesiune au fost transmise baza de odihnă din or.Coblevo (Ukraina) și investițiile financiare pe termen lung în părți legate și nelegate.

3.4.1. Monitorizarea și auditarea în perioada anilor 2013-2019 a activității Î.S. „AIC” de către fondator

➤ Cadrul normativ¹⁴⁰ stabilește că fondatorul apreciază activitatea consiliului de administrație și a administratorului în baza **dării de seamă** anuale cu privire la activitatea consiliului de administrație, a administratorului și la activitatea economico-financiară a întreprinderii. Consiliul de administrație a Î.S. „AIC” a prezentat fondatorului (APP) darea de seamă a ședințelor desfășurate în anul 2018 și ordinea de zi a acestora. Pentru perioadele precedente astfel de dări de seamă nu s-au prezentat. Conform motivației reprezentantului APP (președintele CA Î.S. „AIC”), dările de seamă nu se întocmeau și nu se prezentau fondatorului, deoarece nu era o cerință/prevedere obligatorie, iar fondatorul a fost informat despre toate problemele verbal, sau prin scrisorile remise de către conducătorul/administratorul Î.S. „AIC”.

De menționat că, în darea de seamă pentru anul 2018, prezentată fondatorului, s-au inclus doar informații generale privind ordinea de zi din fiecare proces-verbal al Consiliului de administrație, fără a menționa problemele întâmpinate în gestiunea întreprinderii, care țin de

140 Art.7 alin.(2) lit.k) din Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.

modul de utilizare a taxei de modernizare, propuneri și recomandări către fondator, ceea ce a determinat nesoluționarea acestora.

➤ Deși, conform cadrului legal¹⁴¹, Î.S. „AIC” nu face parte din categoria de întreprinderi care trebuie auditate anual, ținând cont de specificul activității acesteia, fondatorul și consiliul de administrație n-au întreprins măsuri privind verificarea activității economice a Î.S. „AIC”. Astfel, până în prezent, la Î.S. „AIC” nu s-a efectuat nicio misiune de audit asupra situațiilor financiare anuale pentru perioadele pre- și postconcesionare.

La solicitarea de către echipa de audit a informațiilor privind acțiunile întreprinse de APP privind verificarea activității economice a Î.S. „AIC” pe parcursul anilor 2013-2019, se constată că fondatorul nu este la curent cu aceste activități. Informațiile în cauză au fost prezentate de către Î.S. „AIC”, potrivit cărora, pe parcursul acestei perioade, s-au efectuat controale tematice de către Inspekția Financiară, Inspectoratul Fiscal Principal de Stat, Casa Națională de Asigurări Sociale, inclusiv la solicitarea Centrului Național Anticorupție. Menționăm că, doar într-un caz, în scopul evitării creșterii amenzilor și penalităților, APP a solicitat¹⁴² de la Î.S. „AIC” onorarea pe deplin și în termen a obligațiilor fiscale față de bugetul de stat și bugetul unității administrativ-teritoriale¹⁴³. Deși actele de control au fost elaborate și prezentate Î.S. „AIC”, pentru luare de cunoștință, pe 26.06.2015 și 17.09.2015, rezultatele nu au fost discutate la CA al Î.S. „AIC”¹⁴⁴, chiar dacă aceasta s-a solicitat de către fondator la 25.09.2015.

3.4.2. Relațiile Î.S. „AIC” cu Î.S. CA „Air Moldova”

Deși în perioada anilor 2009-2013 Î.S. „AIC” activa în cadrul contractelor încheiate cu BERD și BEI, iar una dintre condițiile contractuale era că Guvernul RM va asigura achitarea datoriilor de către Î.S. „Air Moldova”, fondatorul Î.S. „AIC” nu a asigurat ca aceasta să se folosească de cadrul legal existent (Legea aviației civile nr.1237 din 09.07.1997), prin care „Operatorul aerodromului (aeroportului) sau reprezentantul său are dreptul de a reține decolarea oricărei aeronave până în momentul când operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru operatorul aerodromului (aeroportului), a taxelor aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate”. Ca urmare, Guvernul a permis acumularea unor datorii considerabile ale Î.S. CA AIR MOLDOVA față de Î.S. „AIC”.

Potrivit Deciziei din 19.12.2014 a CA al Î.S. „AIC”, administrația acesteia se obligă să asigure stingerea treptată a creanțelor Î.S. CA AIR MOLDOVA (în valoare de 92,45 mil.lei¹⁴⁵), fără afectarea activității operaționale a companiei, dar cu respectarea termenului de prezentare a titlurilor executorii spre executare. Ulterior, în baza Deciziei CA din 28.07.2015, administratorul Î.S. „AIC” a fost împuternicit să încheie tranzacția de conciliere în condiții avantajoase pentru întreprindere¹⁴⁶,

141 Art.11 alin. (1) din Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală: situațiile financiare anuale ale întreprinderilor de stat/municipale sunt supuse auditului obligatoriu, în cazul în care acestea fac parte din categoria entităților mijlocii, a entităților mari sau a entităților de interes public, în corespundere cu legislația contabilă.

142 Scrisoarea APP nr.09-1280 din 25.11.2015 către Î.S. „AIC”.

143 Anexă: extrasul din Nota analitică privind rezultatele monitoringului financiar al activității economico-financiare în trimestrul II a.2015 a Î.S.

„AIC”, prezentată de MF prin demersul nr.16-04/725 din 25.09.2015, pentru examinare și luare de atitudine în cadrul Consiliului de administrație.

144 Procesul-verbal nr.3 al CA din 28.07.2015; P-V nr.4 al CA din 31.07.2015; P-V nr.5 al CA din 23.09.2015; P-V nr.6 al CA din 08.10.2015; P-V nr.7 al CA din 08.12.2015 și P-V nr.8 al CA din 23.12.2015.

145 La situația din ianuarie 2015, în procedura executorului judecătoresc se aflau 2 proceduri de executare: Încheierea nr.018-10/15 din 14.01.2015, în valoare de 35411,26 mii lei, datoria și 45,0 mii lei - taxa de stat; Încheierea nr.018-9/15 din 14.01.2015 – 886,65 mii lei penalitatea, 50,0 mii lei taxa de stat și 1381,92 mii lei datoria de bază. De asemenea, în proces de judecată în instanța de apel se află pe rol cauza civilă pornită la cererea Î.S. „AIC”, care privește încasarea unei datorii în valoare de 54677,7 mii lei.

146 În baza scrisorii Î.S. CA „Air Moldova” nr.1589a din 27.07.2015 privind semnarea proiectului de Tranzacție de conciliere.

care consta în transmiterea către Î.S. „AIC” a imobilului (clădirea Aerogării vechi) situat în mun. Chișinău, str. Aeroport nr.16¹⁴⁷, în scopul compensării sumei de 45,67 mil. lei din totalul de 92,45 mil. lei. Totodată, diferența urma să fie achitată eșalonat în termen fezabil pentru compania aeriană. Astfel, în baza scrisorilor¹⁴⁸, APP vine cu acordul din 29.07.2015 asupra transmiterii bunului imobil (clădirea Aerogării vechi) de la Î.S. CA „Air Moldova” către Î.S. „AIC”. Acest imobil a fost transmis în baza facturii fiscale din 17.12.2015, cu valoarea totală de 45,67 mil. lei, fiind inclus la balanța întreprinderii, potrivit deciziei grupului de lucru¹⁴⁹. Conform deciziilor CA din 28.04.2016 și 30.05.2016, s-a pus în sarcina administratorului Î.S. „AIC” elaborarea unui Business-plan pentru reconstrucția clădirii Aerogării vechi într-un hotel și elaborarea unui plan detaliat de măsuri ce se impune pentru implementarea acestui Business-plan. Acest plan a fost aprobat de CA al Î.S. „AIC” la 27.06.2019 (procesul-verbal nr.4), solicitând acordul prealabil al fondatorului la achiziționarea bunurilor și serviciilor conexe acestui proiect.

Deși la situația din 17.08.2017 datoria Î.S. „Air Moldova” față de Î.S. „AIC” constituia 33,75 mil. lei, la ședința CA a Î.S. „AIC” s-a discutat și s-a aprobat acordarea unui împrumut Î.S. „Air Moldova”, în scopul redresării situației economico-financiare a acesteia, în mărime de până la 75,0 mil. lei, pe un termen de 6 luni, imputernicindu-l pe administratorul Î.S. „AIC” să negocieze și să semneze Contractul de împrumut. Solicitarea împrumutului ca ajutor de stat a parvenit din partea fostei Î.S. „Air Moldova”¹⁵⁰. Aceeași solicitare a fost adresată și către MEI, care la rândul său, a înaintat un demers către APP – fondator al Î.S. „AIC”, solicitând autorizarea acordării împrumutului Î.S. „Air Moldova” în mărime de 75,0 mil. lei.

APP, în calitate de fondator al Î.S. „AIC”, ca urmare a demersului MEI din 18.08.2017, a autorizat¹⁵¹ acordarea acestui împrumut, pe un termen de 6 luni, cu o dobândă care va fi într-o relație rezonabilă cu rata de bază a BNM. De asemenea, acordarea ajutorului de stat a fost aprobată de Consiliul Concurenței, prin Hotărârea nr. ASS-43 din 14.09.2017. La 15.09.2017, între Î.S. „AIC” și Î.S. CA „Air Moldova” a fost încheiat Contractul de împrumut nr.1/17-AL, în sumă de până la 75,0 mil. lei, la care termenul de acțiune expira la 15.03.2018.

În baza adresării Î.S. CA „Air Moldova” din 14.03.2018, CA al Î.S. „AIC”, la 15.03.2018 (P-V nr.1) a examinat și a acceptat solicitarea companiei aeriene Î.S. „Air Moldova” privind extinderea termenului contractului de împrumut din 15.09.2017 pentru o perioadă de 6 luni, începând cu 15.03.2018, termenul de acțiune expirând la 14.09.2018. Ulterior, potrivit scrisorii APP din 15.03.2018, adresată către Î.S. „AIC”, APP, în acord cu decizia CA al Î.S. „AIC” (P-V nr.1 din 15.03.2018), autorizează extinderea pentru încă 6 luni a termenului de rambursare a împrumutului acordat Î.S. „Air Moldova”, fapt despre care a fost informat și Consiliul Concurenței¹⁵².

Informațiile privind plățile efectuate de către Î.S. CA „Air Moldova” în favoarea Î.S. „AIC” privind returnarea valorii împrumutului și a dobânzii aferente, prezentate Consiliului Concurenței

147 Numerele cadastrale: 01001120.175.01; 01001120.175.01.001 și 01001120.175.01.002.

148 Scrisoarea MTID nr.01/5-29 din 27.07.2015, scrisoarea Î.S. „AIC” nr.02/158 din 29.07.2015.

149 Ordinul directorului general al Î.S. „AIC” nr.01 din 26.01.2016 „Cu privire la constituirea grupului de lucru” în legătură cu necesitatea recepționării obiectului – clădirea Terminalului vechi al Aeroportului la balanța întreprinderii, și ulterioara semnare a Actului de primire-predare a clădirii nominalizate de către Î.S. CA „Air Moldova”. Componența grupului: A. C. – director general; S.B. – director operațional; L.J. – contabil-șef; A.D. – șef Serviciu construcții și reparații; A.G. – șef Serviciu achiziții; I.D. – șef Serviciu juridic.

150 Scrisoarea nr.1559/02 din 15.08.2017, la care a fost anexat Procesul-verbal nr.3 din 14.08.2017 al ședinței CA al Î.S. „Air Moldova”.

151 Scrisoarea APP nr.09.09-1136 din 18.08.2017 către Î.S. „AIC” cu privire la autorizarea acordării împrumutului Î.S. „Air Moldova” în mărime de 75,0 mil. lei

152 Scrisoarea nr.12/36 din 15.03.2018.

(CC)¹⁵³, relevă faptul că la situația din 13.06.2018 împrumutul acordat constituia 70,0 mil.lei, iar valoarea dobânzii achitată - 3,45 mil.lei.

Menționăm, însă, că împrumutatul preponderent nu și-a onorat obligațiile ce decurg din contractul de împrumut menționat și pe 15.08.2018 vine cu încă o adresare de extindere cu 6 luni a termenului contractului vizat (nr.1616/02 din 15.08.2018). Solicitarea a fost acceptată de CA al Î.S. „AIC” la ședința din 24.08.2018 (P-V nr.5) și de APP (la 14.09.2018). Astfel, pe data de 14.09.2018 a fost încheiat un Acord adițional (nr.2) de modificare a contractului de împrumut din 15.09.2017, potrivit căruia termenul-limită de rambursare a împrumutului se prelungește pentru o perioadă de 6 luni, începând cu 15.09.2018. Î.S. „AIC” a informat fondatorul (APP)¹⁵⁴ și CC despre semnarea acordului adițional la 17.09.2018 și, respectiv, la 14.09.2018.

O situație similară se constată și la expirarea termenului stabilit în Acordul adițional, SRL CA „Air Moldova” solicitând pe 15.03.2019¹⁵⁵ o extindere repetată a termenului contractului vizat pe 6-8 luni, care a fost expediată și în adresa Fondatorului (APP)¹⁵⁶. Menționăm că în octombrie 2018 compania aeriană Î.S. „Air Moldova” a fost privatizată, iar pe 08.02.2019 a fost înregistrată compania aeriană SRL „Air Moldova”, care a preluat datoriile debitoare ale Î.S. „Air Moldova”, cu obligația de onorare a acestor datorii.

SRL „Air Moldova”, de asemenea, nu și-a onorat obligațiile față de Î.S. „AIC”. Astfel, potrivit deciziei CA al Î.S. „AIC” (P-V nr.1 din 23.04.2019), a fost informat Fondatorul¹⁵⁷ despre situația creată privind relațiile financiare cu SRL „Air Moldova” în baza contractului de împrumut și contractelor de locațiune și prestări servicii, fiind solicitată examinarea posibilității coordonării acțiunilor următoare. APP a evidențiat¹⁵⁸ imperiozitatea acțiunilor pentru protejarea intereselor statului. În perioada următoare, Î.S. „AIC” a informat APC din domeniu despre situația creată și a solicitat indicații privind modul de încasare a datoriei. APP a menționat¹⁵⁹ că, conform contractului de vânzare-cumpărare a Î.S. CA „Air Moldova” din 02.10.2018, SRL „CIVIL AVIATION GROUP” și-a asumat obligațiile privind stingerea datoriilor, precum și alte obligații menite să asigure dezvoltarea companiei aeriene.

Potrivit adresării SRL „Air Moldova” din 31.07.2019, Î.S. „AIC” a fost informată precum că s-a început efectuarea achitării benevole a împrumutului pentru diminuarea datoriei. În acest context, în perioada 30 iulie - 01 august 2019 a fost rambursată tranșa pentru luna iulie, prevăzută în scrisoarea de eșalonare a datoriei de 1,0 mil.lei, și dobânda, indicată în scrisoare.

La situația din 03.12.2019, conform informației privind decontările reciproce, valoarea datoriei SRL „Air Moldova” față de Î.S. „AIC” constituie 72,6 mil. lei¹⁶⁰.

3.4.3. Cheltuielile de salarizare a Î.S. „AIC” în perioada postconcesionare

După transmiterea activelor și terenurilor Î.S. „AIC” în concesiune (01.11.2013), APP, în calitate de fondator al Î.S. „AIC”, n-a efectuat modificări în Statut privind genul de activitate a întreprinderii, acesta până în prezent fiind în redacția din 28.08.2009. Astfel, Î.S. „AIC” a suportat anual cheltuieli atât pentru întreținerea personalului, cât și a CA, care au constituit în anul 2014 –

153 Solicitarea Consiliului Concurenței nr.ASS-04/100-1425 din 11.06.2018.

154 Scrisoarea nr.01/121 din 17.09.2018.

155 Scrisoarea nr.430/03 din 15.03.2019.

156 Scrisoarea nr.12/108 din 21.03.2019.

157 Scrisoarea nr.12/199 din 26.04.2019.

158 Scrisoarea nr.04-05-2068 din 04.06.2019.

159 Scrisoarea nr.04-05-3507 din 28.08.2019.

160 58,5 mil lei – valoarea împrumutului; 8,54 mil.lei – valoarea serviciilor prestate, și 5,56 mil.lei – valoarea dobânzilor.

2,32 mil.lei, în anul 2015 – 2,04 mil.lei, în anul 2016 – 2,24 mil.lei, în anul 2017 – 1,94 mil.lei, în anul 2018 – 1,67 mil.lei, sau de la 5,8% până la 20,5% din cheltuielile totale ale întreprinderii pentru anii 2014-2018¹⁶¹.

Contractul¹⁶² între Fondator și Administrator prevede că Administratorul stabilește, iar CA aprobă structura, componența numerică, fondul și normativele de retribuire a muncii personalului întreprinderii. Însă, nerespectându-se aceste prevederi, statele de personal ale Î.S. „AIC” din anul 2014 până în prezent au fost aprobate doar de directorul Î.S. „AIC”, constituind la începutul anului 2014 – 8,5 unități, micșorându-se în mai 2014 - la 7 unități de personal, în ianuarie 2015 – la 6,5 unități, în ianuarie 2017 – la 3,1 unități, iar din decembrie 2017 majorându-se până la 4,5 unități de personal. Menționăm că în statele de personal s-a inclus doar o singură funcție de specialist, iar celelalte funcții sunt de conducere, cum ar fi în anul 2019: director general (1 unitate), contabil-șef (0,5 unități), șef serviciu construcții și reparații (0,5 unități); contabil-șef adjunct (0,5 unități); șef serviciu analiză economică (0,5 unități); șef serviciu juridic (0,5 unități); șef serviciu de achiziții (0,5 unități); juristconsult cat.1 (0,5 unități).

De menționat că angajații Î.S. „AIC”, cu excepția administratorului (directorului), activează pe o unitate de salariu și la întreprinderea concesională SRL „Avia Invest”.

Conform Codului muncii¹⁶³, în contractele individuale de muncă urmează a fi incluse compartimentele cu privire la atribuțiile funcției și denumirea lucrărilor ce urmează a fi îndeplinite de către salariat, fapt care nu a fost respectat de administratorul Î.S.„AIC” la întocmirea contractelor de muncă cu salariații săi începând cu 01.11.2013.

Ca urmare, auditul a analizat fișele de post ale angajaților Î.S. „AIC”, constatând că acestea nu au fost revizuite după concesionarea activelor Î.S. „AIC”. Astfel, atribuțiile unor funcții nu corespund cu activitatea real desfășurată în entitate, prin urmare suportându-se cheltuieli nefundamentate și ineficiente pentru perioada anilor 2014--2019 (8 luni) în sumă de **1234,73 mii lei**, care se prezintă în următorul tabel:

Tabelul nr.17
mii lei

Funcția/Anul	2014	2015	2016	2017	2018	8 luni 2019	Total cheltuieli ineficiente
șef serviciu achiziții					86,27	63,70	149,97
șef serviciu construcții și reparații ¹⁶⁴					106,44	60,84	167,28
șef serviciu analiză economică ¹⁶⁵	134,63	172,79	175,28	151,98	154,64	128,16	917,48
Total	134,63	172,79	175,28	151,98	347,35	252,70	1234,73

Sursă: Datele evidenței contabile ale Î.S. „AIC”.

Analiza componenței fondului de salarizare la Î.S. „AIC” denotă că cca 38% din totalul cheltuielilor privind retribuirea muncii angajaților în anii 2014-2018 reprezintă cheltuielile salariale ale administratorului Î.S. „AIC” /directorului general.

161 Lei: a.2014-12452464,52; a.2015 - 34966104,32; a.2016 - 22872069,34; a.2017 - 16568687,8; a.2018 - 8142294,39.

162 Pct.4.4 din Contractul nr.2 din 14.04.2014.

163 Art.49 alin.(1) lit. e) și lit. f) din Codul muncii.

164 șef Serviciul achiziții și șef Serviciu construcții și reparații – la 22.08.2017 a fost dat în exploatare ultimul activ în curs de execuție și transmis Concesionarului.

165 șef Serviciu analiză economică – atribuțiile acestei funcții sunt direct legate de activitatea Concesionarului, dar nu de activitatea Î.S. „AIC”, cum ar fi: asigură organizarea activității economice îndreptată spre ridicarea nivelului eficienței și rentabilității producerii și micșorării consumurilor și cheltuielilor lucrărilor îndeplinite și serviciilor prestate; efectuează studii speciale și perfecționează analize sub diferite aspecte ale activității întreprinderii la solicitarea conducerii întreprinderii, Administrației de Stat a Aviației Civile și altor organisme specializate; oferă suport metodologic subdiviziunilor întreprinderilor (menționăm că Î.S. „AIC” nu mai are subdiviziuni, acestea trecând la SRL „Avia Invest”) privind organizarea și dirijarea eficientă a procesului de producere etc.

Din totalul cheltuielilor privind retribuirea muncii, peste 50% revin plăților de stimulare (sporuri, suplimente și premii). Ponderea cea mai mare a acestora din salariul calculat se constată la directorul general, ce constituie cca 70%.

Potrivit pct.13² din HG nr.743 din 11.06.2002 și pct.5.4 și pct.2 din Anexa nr.1 la Contractul nr.2 din 14.05.2014, plățile suplimentare (premiile unice, ajutoarele materiale) se plătesc din contul economiilor mijloacelor pentru retribuirea muncii. În acest context, se relevă că toate premiile unice au fost acordate angajaților pe parcursul anilor 2014-2019 (8 luni) nu din economiile formate, dar din *fondul de consum* în valoare de **1,44 mil.lei**. Acest fond a fost constituit în sumă de 2,83 mil.lei, prin decizia CA (P-V nr.1 din 21.01.2014), în urma repartizării profitului din anul 2013, în mărime de 10%, pentru alte scopuri decât cel de dezvoltare a producerii, aceste scopuri nefiind stabilite .

Conform Regulamentului privind fondurile create la Î.S. „AIC”¹⁶⁶ (pct.5), fondul de consum este constituit în scopul dezvoltării sferei sociale a întreprinderii, motivarea personalului, inclusiv a membrilor Consiliului de administrație al întreprinderii, în aspectul obținerii unor rezultate mai bune în muncă, stimulării materiale și protecția socială a acestora, crearea la întreprindere a unui climat psihologic favorabil.

Menționăm că în contractul colectiv de muncă al Î.S. „AIC” (elaborat pentru anii 2012-2014 și prelungit tacit) lipsesc prevederi cu privire la fondul de consum și stimularea angajaților din acest fond, ceea ce nu corespunde prevederilor pct.6 din HG nr.743 din 11.06.2002¹⁶⁷, pentru a asigura conformitatea plăților în cauză.

Potrivit cadrului normativ¹⁶⁸, salariul de bază și alte drepturi salariale pentru conducătorul întreprinderii se stabilesc în contractele de management încheiate între fondatorul întreprinderii și administratorul acesteia, fiind stabilite pentru administratorul Î.S. „AIC” 3 sporuri¹⁶⁹. Astfel, în perioada anilor 2014 - 2019 (8 luni), Î.S. „AIC”, *necoordonând cu fondatorul și* nerespectând prevederile contractuale, *neregulamentar* a acordat Administratorului *spor pentru eficacitatea muncii*, care a variat de la 137% până la 150% din salariul de funcție, constituind în total **1,18 mil.lei**¹⁷⁰.

Menționăm că mărimea sporului pentru eficacitatea muncii angajaților întreprinderii și directorului general este stabilit, în % la salariul de funcție, de directorul general al Î.S. „AIC”, prin prezentarea la contabilitate a Borderoului privind stabilirea suplimentului de plată pentru eficacitatea în muncă. Sporul respectiv a fost introdus pentru îmbunătățirea calității muncii, ridicarea nivelului productivității muncii, precum și al disciplinei muncii¹⁷¹.

Astfel, în perioada anilor 2014-2018, angajaților Î.S. „AIC” le-a fost acordat spor pentru eficacitatea muncii în sumă de **2,77 mil.lei**¹⁷², fără a fi indicat pentru ce succese în activitatea

166 Aprobata la 12.06.2014 de către CA al Î.S. „AIC” (P-V nr.4).

167 Conducătorii au dreptul, în condițiile stipulate în contractul colectiv de muncă, să primească suplimentar angajații și din contul beneficiului rămas la dispoziția unității.

168 Pct.5 din HG nr.743 din 11.06.2002 și pct.2.11 din Regulamentul privind remunerarea muncii angajaților Î.S. „AIC” (nerezvizuit după concesionarea activelor întreprinderii), aprobat prin Ordinul directorului Î.S. „AIC” nr.30 din 16.02.2007.

169 Pct.5.3 din Contractul încheiat între Fondator și Administrator nr.2 din 14.04.2014: 1) spor pentru complexitatea și intensitatea muncii – 50% din salariul de funcție; 2) spor pentru vechimea neîntreruptă în muncă în mărimile stabilite de actele normative în vigoare; 3) spor pentru înaltă competență profesională, precum și pentru îndeplinirea unor sarcini de importanță majoră – 65%.

170 Sporul pentru eficacitate, mii lei: a. 2014 - 173,06; a.2015 - 183,23; a.2016 - 200,53; a.2017 - 212,18; a.2018 - 246,33; 8 luni 2019 - 161,51.

171 Pct.2 din Regulamentul privind stabilirea angajaților Î.S. „AIC” a sporului pentru eficacitatea muncii, aprobat prin Ordinul directorului Î.S. „AIC” nr.177 din 17.08.2012.

172 Sporul pentru eficacitatea muncii, mii lei: a.2014 - 511,61; a.2015 - 494,27; a.2016 - 498,05; a.2017 - 499,34; a.2018 - 478,34; 8 luni 2019 - 290,05.

întreprinderii se acordă, ținând cont de faptul că real Î.S. „AIC” exercita 2 atribuții: încasarea creanțelor și achitarea datoriilor, precum și finalizarea activelor în curs de execuție.

Analizând modul de gestionare a creanțelor și datoriilor pe parcursul anilor 2013-2018, constatăm că valoarea acestora, în anul 2018 față de anul 2013, s-a micșorat doar cu 5,74 % (de la 125,03 mil. lei în anul 2013 până la 117,85 mil. lei în anul 2018) și, respectiv, cu 20,74 % (de la 44,12 mil. lei în anul 2013 până la 34,97 mil. lei în anul 2018).

Tabelul nr.18

Indicatori, mil. lei	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Creanțe/investiții (pe termen scurt)	110,31	125,03	130,36	108,18	156,97	123,54	117,85
Datorii (pe termen scurt)	60,61	44,12	35,24	36,83	36,87	34,74	34,97

Sursă: Situațiile financiare pentru perioada anilor 2013-2018 ale Î.S. „AIC”.

Fondatorul (APP) își exercită drepturile de gestionar al Î.S. „AIC” prin intermediul CA și Administratorului întreprinderii (pct.23 al Statutului Î.S. „AIC”). Fondatorul desemnează membrii CA¹⁷³ pe un termen de 3 ani (pct.29-30 din Statut) și stabilește mărimea indemnizației lunare a acestora (pct.25 din Statut), care a constituit 3 salarii minime pe țară¹⁷⁴.

Membrii Consiliului de administrație au fost premiați și cu ocazia sărbătorilor și desfășurării eficiente a activității, în sumă totală de 424,0 mii lei¹⁷⁵. Astfel, chiar dacă Î.S. „AIC” deja nu practica activitatea de operare a aeroportului, membrii CA au fost premiați în anii 2014 și 2015 cu ocazia sărbătorii Aviației Civile a RM, efectuându-se cheltuieli neregulamentare în valoare de 48,0 mii lei. De asemenea, au fost acordate neregulamentar în anul 2017 premii în valoare de 29,5 mii lei, deoarece Î.S. „AIC” a înregistrat la finele anului 2016 pierderi.

IV. CONCLUZIE GENERALĂ

Rezultatele auditului conformității încheierii și executării prevederilor Contractului de parteneriat public-privat pentru concesiunea activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” indică asupra nerespectării principiilor de bază aplicate în relațiile de PPP privind proporționalitatea, asigurarea concurenței, imparțialitatea și transparența, precum și asupra nerespectării principiilor de administrare a proprietății publice - eficiența, legalitatea și transparența.

Decizia de inițiere a concesiunii activelor Î.S. „AIC” a fost aprobată în condițiile când pentru dezvoltarea aeroportului în prima etapă a Master Planului exista finanțarea necesară din partea BERD și BEI, precum și profit din activitatea desfășurată.

Selectarea partenerului privat și atribuirea contractului de concesiune s-au efectuat fără a se respecta criteriile de selectare înaintate, ca rezultat fiind ales ca partener privat o companie care nu avea capacitatea necesară pentru a finanța investițiile în infrastructura aeroportuară a AIC,

173 Până la 05.06.2014 - 7 persoane, după 05.06.2014 - 3 persoane.

174 Art.24 al Legii salarizării nr.847-XV din 14.02.2002; pct.2 din ordinea APP „Cu privire la instituirea Consiliului de administrație al Î.S. „AIC””.

175 Nr.5 din 28.11.2013 - câte 21,0 mii lei la fiecare membru: T.C.; M.D.; M.Ș.; I.M.; V.P.; L.P. și I.L. (pentru derularea cu succes a proiectului de concesiune a activelor Î.S. „AIC”). Nr.5 din 17.09.2014 - câte 15,0 mii lei la fiecare membru: M.Ș.; V.P.; I.C. și A.T. (secretar) (cu ocazia sărbătorii Aviației Civile a RM). Nr.7 din 19.12.2014 - câte 7,0 mii lei (cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și Anul Nou). Nr.5 din 23.09.2015 - câte 5,0 mii lei (cu ocazia sărbătorii Aviației Civile a RM). Nr.8 din 23.12.2015 - câte 10,0 mii lei (cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și Anul Nou). Nr.5 din 30.05.2016 - câte 5,0 mii lei (cu ocazia aniversării a 21-a de la fondarea Î.S. „AIC”). Nr.8 din 01.09.2016 - câte 7,0 mii lei (cu ocazia sărbătoririi a 25 de ani de la proclamarea independenței RM). Nr.10 din 26.12.2016 - câte 7,0 mii lei (cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și finalizării construcției Stației de distribuție a rețelei electrice PD44). Ordinul nr.01 din 07.03.2017 - 1,5 mii lei d.ș.M. (cu ocazia sărbătorii de 8 martie). Nr.5 din 24.08.2017 - câte 7,0 mii lei (cu ocazia Zilei Independenței RM, Zilei Aviației Civile a RM și transmiterii utilajului tehnologic instalat în Stația de transformatoare nr.22). Nr.2 din 31.05.2019 - câte 6124 lei (cu ocazia sărbătoririi aniversării a 24-a de la crearea Î.S. „AIC”).

iar contractul a fost semnat cu o altă entitate decât cea care a câștigat concursul.

Activitatea comisiei de monitorizare a contractului de concesiune a fost superficială și inefficientă, fiind admisă efectuarea investițiilor în modernizarea infrastructurii Aeroportului Internațional Chișinău doar din contul veniturilor operaționale ale Aeroportului Internațional Chișinău. Ca urmare, nu a fost realizat scopul în sine de transmitere în concesiune a activelor Î.S. „AIC” – prin atragerea investițiilor majore.

Mai mult, veniturile operaționale ale Aeroportului Internațional Chișinău au fost folosite pentru acordarea unor împrumuturi cu condiții favorabile, finanțarea unor activități incerte ale entităților afiliate, ceea ce a determinat sustragerea de la activitatea de bază a mijloacelor în sumă de circa 1,58 miliarde lei. În același timp, condițiile tehnice de investiție în infrastructura Î.S. „AIC” stabilite pentru I etapă nu au fost îndeplinite în totalitate. De asemenea, există riscul neasigurării investițiilor necesare nici pentru etapele următoare.

Deși introducerea taxei de modernizare a fost motivată prin prevederile Politicii ICAO privind tarifele aeroportuare (Documentul nr. 9082) și ale articolului 13 al Legii aviației civile¹⁷⁶, la aplicarea, încasarea și utilizarea acesteia (1221,06 mil.lei) de către gestionarul AIC nu au fost respectate condițiile înaintate de ICAO, iar în lege nu existau prevederi exprese pentru introducerea acestei taxe.

V. RECOMANDĂRI

Agenției Proprietății Publice:

- 1) revizuirea componenței Comisiei de monitorizare și includerea în aceasta a unor persoane competente în domeniile tehnic și financiar;
- 2) asigurarea reevaluării, de către Comisia de monitorizare a contractului de concesiune a activelor Î.S. „AIC”, a volumului, valorii și calității lucrărilor real executate conform contractului de concesiune, asigurând revizuirea deciziilor anterioare ale Comisiei privind recunoașterea valorii investițiilor efectuate;
- 3) asigurarea revizuirii și fundamentării statelor de personal ale Î.S. „AIC”;
- 4) determinarea scopului activității ulterioare a Î.S. „AIC” și modului de utilizare a mijloacelor financiare existente la Î.S. „AIC” acumulate anterior, inclusiv din taxa de modernizare a aeroportului;
- 5) determinarea expresă a entității responsabile de evidența patrimoniului de stat transmis în concesiune SRL „Avia Invest” și celui realizat în procesul concesiunii;
- 6) delimitarea terenurilor aferente Aeroportului Internațional Chișinău și eliminarea suprapunerilor hotarelor acestor terenuri cu terenurile gestionate de alte entități;
- 7) examinarea conformității cheltuielilor suportate de către Î.S. „AIC” după data de 01.11.2013, cu elaborarea și aprobarea acțiunilor concrete de remediere;
- 8) întreprinderea măsurilor necesare pentru returnarea de către SRL „Air Moldova” a ajutorului de stat acordat și a altor datorii față de Î.S. „AIC”;

Agenției Proprietății Publice și Autorității Aeronautice Civile

- 9) expertizarea corespunderii Terminalului AIC standardelor IATA (categoria C/optimum);

¹⁷⁶ Legea aviației civile nr.1237-XIII din 09.07.1997, abrogată la 23.03.2019 prin Legea nr.301 din 21.12.2017.

Agenției Proprietății Publice și Ministerului Economiei și Infrastructurii:

- 10) examinarea deficiențelor constatate de audit la încheierea contractului de concesiune în scopul întreprinderii măsurilor de rigoare pentru respectarea intereselor statului și majorării veniturilor bugetului de stat din gestiunea patrimoniului de stat transmis în concesiune SRL „Avia Invest”;

Serviciului Fiscal de Stat:

- 11) verificarea procurărilor efectuate de SRL „Avia Invest” în perioada de după 01.11.2013 conform principiului - până la producător sau importator;

Ministerului Finanțelor:

- 12) asigurarea promovării, în regim de urgență, a legii privind transpunerea în cadrul normativ al RM a Directivei PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI nr.2014/25/UE din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale;

Ministerului Economiei și Infrastructurii:

- 13) înaintarea propunerilor de modificare/completare la Hotărârea Guvernului nr.582 din 17.08.1995 „Cu privire la reglementarea monopolurilor” prin nominalizarea organului autorității publice centrale abilitat cu dreptul de reglementare a monopolurilor naturale: aeroporturile, complexele de construcții și mijloace tehnice ale aeroporturilor, sistemelor de dirijare a circulației aeriene, de comunicație dintre navele aeriene și de asigurare a securității decolării și aterizării aeronavelor;
- 14) conformarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr.476 din 20.04.2016 privind aprobarea Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană cu prevederile Codului aerian (nr.301 din 21.12.2017) și asigurarea aprobării de către Guvern a cuantumului acestor tarife;
- 15) revizuirea cadrului legal aferent Parteneriatului Public Privat și Concesiuni, în scopul eliminării ambiguităților (în special, privind definirea investițiilor și modului lor de restituire, indicarea surselor de finanțare a investițiilor etc.);

Autorității Aeronautice Civile:

- 16) verificarea corectitudinii formării tarifelor pentru serviciile aeroportuare de către SRL „Avia Invest”;

Agenției pentru Supraveghere Tehnică:

- 17) efectuarea controlului volumelor și costului lucrărilor de construcție executate de către SRL „Avia Invest” în cadrul modernizării infrastructurii aeroportuare a AIC.

VI. ECHIPA DE AUDIT A CURȚII DE CONTURI

Membrii echipei:

Ciochină Elena, șef de Direcție,

Cornovanu Vitalie, auditor public principal,

Diaconu Ana, auditor public principal,

Ioniță Nadejda, auditor public principal.

Responsabil de elaborarea Raportului de audit, efectuarea, monitorizarea și calitatea auditului:

Sergiu Știrbu, șeful Direcției generale de audit V.

Responsabil de asigurarea calității auditului:

Ciuvalschi Sofia, șeful Direcției generale de audit II.

Anexa nr.1 Lista actelor normative care au servit drept surse ale criteriilor de autit

- Codul civil, aprobat prin Legea nr.1107-XV din 06.06.2002 (în redacția până la 01 martie 2019).
- Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deținutizarea proprietății publice.
- Legea aviației civile nr.1237-XIII din 09.07.1997, abrogată la 23.03.2019 prin Legea nr.301 din 21.12.2017.
- Legea nr.179-XVI din 10.07.2008 cu privire la parteneriatul public-privat.
- Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiune.
- Legea contabilității nr.113 din 27.04.2007
- Legea contabilității și raportării financiare nr.287 din 15.12.2017.
- Legea cu privire la asigurări nr.407-XVI din 21.12.2006
- Legea nr.845 din 03.01.1992 „Cu privire la antreprenoriat și întreprinderi”.
- Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 „Cu privire la întreprinderea de stat”;
- Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.
- Legea privind actele legislative nr.780-XV din 27.12.2001.
- Legea nr.162 din 09.07.2008.
- Legea nr.721-XIII din 02.02.1996 privind calitatea în construcții
- Hotărârea Parlamentului nr.227 din 03.10.2013 „Privind rezultatul audierilor despre situația de la „Banca de Economii” S.A. și concesiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.
- Hotărârea Parlamentului nr.97-XIII din 12.05.1994.
- HG nr.438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiunea ÎS „Aeroportul Internațional Chișinău”.
- HG nr.476 din 04.07.2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat
- Regulamentul de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente, aprobat prin HG nr.285 din 23.05.1996.
- HG nr.1112 din 06.10.2016 „pentru aprobarea Regulamentului privind modalitatea de ținere a Registrului ajutoarelor de stat”.
- Hotărârea Guvernului nr.175 din 12.09.2013 pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor ÎS. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Hotărârea Guvernului nr.321 din 30.05.2013 cu privire la aprobarea concesiionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiionării acestora
- Regulamentul cu privire la reglementarea monopolurilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.582 din 17.08.1995.
- Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeroportuară, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.476 din 20.04.2016.
- Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.133 din 27.02.2019;
- Regulamentul de organizare și funcționare, structurii și efectivului-limită ale Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 645 din 07.08.2014 (abrogată din 08.03.2019).
- Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.294 din 15.05.2012.

- Ordinul Ministrului dezvoltării regionale și construcțiilor nr. 130 din 09.09.2013, cu privire la aprobarea documentului normativ NCM A. 07.02-2012 „Procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul-cadru al documentației de proiect pentru construcții”.
- NCM A. 07.02-2012 „Procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul-cadru al documentației de proiect pentru construcții”.
- NCM B.02.01 – 2006, aprobat de Agenția Construcții și Dezvoltare a Teritoriului a Republicii Moldova.
- CPL 01.01.2012 „Instrucțiuni privind întocmirea devizelor pentru lucrările de construcții-montaj prin metoda de resurse”.
- Standardele Naționale de Contabilitate
- Hotărârea Consiliului Concurenței nr.3 din 30.08.2013 „cu privire la aprobarea Regulamentului privind Registrul ajutorului de stat”
- Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea ÎS „AIC” și a terenului aferent acestora”, nr.4/03 din 30.08.2013;
- Documentului nr.9082 al Organizației Internaționale a Aviației Civile – „Politica ICAO privind tarifele aeroportuare și tarifele pentru serviciile de navigație aeriană”;
- Directiva 2014/25/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE
- Regulamentul privind modul de formare și utilizare a mijloacelor acumulate din Taxa de modernizare a aeroportului, aprobat la 10.01.2007 de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și coordonat la 26.01.2007 de Administrația de Stat a Aviației Civile.
- Regulamentul cu privire la achiziționarea mărfurilor, lucrărilor și serviciilor, aprobat prin Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr.53/GEN din 30.05.2006, cu modificările ulterioare.
- Ordinul SRL „Avia Invest” nr.02 din 01.11.2013 „Cu privire la stabilirea tarifelor (Taxelor) pentru servicii aeroportuare”.
- Hotărârea Curții de Conturi nr.16 din 03.05.2012 privind rezultatele auditului regularității gestionării patrimoniului public de către autoritățile și entitățile din domeniul aviației civile pe perioada anilor 2010-2011.
- Hotărârea Curții de Conturi nr.32 din 28.07.2016 cu privire la aprobarea Raportului auditului de performanță privind sistemul parteneriatului public-privat.

Anexa nr.2. Calcularea, încasarea și utilizarea taxei de modernizare în perioada 05.12.2008-31.10.2013 de către Î.S. „AIC”

Tabelul nr.1

euro

Anul	Disbursări BERD și BEI	Taxa calculat	Taxa încasată	Încasări pe contul de decontare, inclusiv dobândă	Total achitări	Achitarea creditului BERD și BEI	Achitarea HOCHTIEV	TVA aferentă	Achitarea cheltuielilor BERD și BEI	Achitarea comisionului de nedisbursare BERD și BEI	Achitarea dobânzii BERD și BEI	Achitarea BEM	Deservirea contului
2008	255.000	184.725	44.923	0	0								
2009	6.345.000	3.563.244	3.288.632	2.288.008	1.528.790		359.704	71.941	111.374	103.286	221.102	660.986	397
2010		4.001.553	3.574.808	3.193.232	1.191.540		600.804	120.161		116.284	354.291		
2011	1.134.586	4.497.633	4.588.205	4.809.363	631.583		89.926	17.986		115.786	406.384		1.501
2012		5.133.807	3.522.533	2.720.433	531.669					110.866	419.323		1.480
2013		4.886.127	4.552.244	2.138.834	8.093.534	7.734.586				11.083	345.284		2.581
Total	7.734.586	22.267.089	19.571.345	15.149.870	11.977.116	7.734.586	1.050.434	210.088	111.374	457.305	1.746.384	660.986	5.959

Tabelul nr.2

lei

Anul	Venit 612	Diferențe de curs	Alte majorări	Total venit	Achitat	Încasat la cont	Transferuri	Investiții
2008	2.696.870	3.988		2.700.857	653.719	571.699		
2009	55.673.161	317.877	6.796	55.997.835	51.013.852	52.771.758	17.617.156	
2010	64.982.998	-68.628	15.150	64.929.521	58.313.256	59.125.832	17.673.511	
2011	73.479.988	-178.436	-3.172	73.298.381	74.975.298	84.094.077	10.046.480	150.808.283
2012	79.831.917	23.889	1.177	79.856.983	54.870.056	56.740.515	8.202.978	34.827.708
2013	81.372.483	89.207	123	81.461.813	75.992.003	69.448.790	161.699.280	-107.998.382
Total	358.037.419	187.897	20.075	358.245.390	315.818.183	322.752.672	215.239.406	77.637.609

Sursă: informația Î.S. „AIC” și Registrele contabile ale Î.S. „AIC”.

Anexa nr.3. Mărimea tarifelor pentru serviciile aeroportuare prestate de SRL „Avia Invest” și veniturile calculate în perioada anilor 2013-2019

mii lei

Nr. d/o	Denumirea tarifului	Unitatea de măsură	Mărimea tarifului	Venituri calculate de către SRL „Avia Invest”, lei							
				2013 (noiembrie-decembrie)	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (ianuarie-august)	Total
1.	Tariful de aterizare pe Aeroportul Chișinău	Euro/tona MTOW (greutatea maximă de decolare a aeronavei)	7,0	8.229,6	69.714,9	103.165,3	108.002,4	126.355,7	124.526,3	87.468,8	627.463,0
2.	Tariful servicii pentru pasageri	Euro/pasager	6,2	21.418,3	202.335,9	279.316,7	295.576,7	345.190,5	337.237,9	250.527,8	1.731.603,8
3.	Tariful pentru asigurarea securității aeronautice										
	a) aeronave pasageri	Euro/pasager la plecare	2,5	241,7	2.242,5	2.785,4	2.777,5	3.445,2	3.555,5	2.571,3	17.619,1
	b) aeronave cargo, poștă	Euro/tona cargo sau poșta	5,0	0,1	0,7	0,8	0,7	0,6	3,5	0,4	6,8
	c) aeronave care nu au încărcătură comercială	Euro/tona MTOW (greutatea maximă de decolare a aeronavei)	0,3	0,4	2,3	3,1	2,3	2,4	2,4	2,1	15,0
4.	Taxa pentru staționarea aeronavei	Euro/tona/24 ore	1,71	62,4	992,1	2.798,9	2.899,0	1.679,4	1.335,1	956,7	10.723,6
5.	Taxa pentru modernizarea aeroportului	Euro/pasager la plecare	9,0	13.910,8	140.378,0	195.754,3	211.935,8	243.079,6	243.666,6	172.333,4	1.221.058,5
Total				43.863,3	415.666,4	583.824,5	621.194,4	719.753,4	710.327,3	513.860,5	3.608.489,8

Sursă: Pct.15.8. din Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora; Informații privind veniturile calculate, prezentată de către SRL „Avia Invest”.

Anexa nr.4. Valoarea investițiilor conform datelor din evidența contabilă în perioada 30.08.2013-31.08.2019

Direcția investiției (descrierea lucrărilor)		Executat conform datelor contabile în anii								Înregistrate conform datelor contabile în conturile:									
conform Anexei nr.5 la contract și prevederilor pct.13.2 din contract		Total	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	111 și 112	211	213	224	541	534 (TVA)	713	811	722	
mii Euro																			
A.I Terminăluș		5830	0																
A.I.1. Îmbunătățirea și extinderea Terminălușului curent cu aprox. 5.900 m ² (suprafața netă la sol). Conformarea la cerințele IATA nu mai jos de categoria C, cu o capacitate de flux de pasageri în număr de 750 de pasageri pe oră într-o direcție.		323.285.474		693.360	92.690.510	63.854.350	23.126.778	53.313.920	4.934.654	121.670	1.529.074	36.122.085	56.610		46.496.352		29.570	316.540	
B.I Aerodromul - investiții pentru dezvoltare și modernizarea principalelor elemente care compun Aerodromul, în conformitate cu designul-Hochtief, se va asigura respectarea cerințelor ICAO (cod 4 D):		18629	0																
B.I.1 Modernizarea pistei de decolare-aterizare (PDA), inclusiv construcția acostamentelor pistei (benzi de securitate) de 7,5 m:		170.821.796			46.300.975	139.152.724	-42.583.899				17.284	70.833			27.863.879				
B.I.2 Reconstrucția pilonilor luminilor de apropiere în ambele direcții		0																	
B.I.3 Reconstrucția căilor de rulare A1, C1, D, E pentru aeronave cu cod C		20.515.372			1.213.469	355.669	15.527.005								3.419.229				
B.I.4 Reconstrucția căilor de rulare B1, B2 pentru aeronave cu cod D		6.039.618					5.033.015								1.006.603				
B.I.5 Reconstrucția peronului/platformei pentru 2 sloturi/aeronave cu cod D și 12 sloturi cu cod C, sau 16 sloturi cu cod C		121.043.209					100.869.341								20.173.868				
B.I.6 Reconstrucția căilor de rulare D pentru PDA (neplanificat)		216.402.282					180.335.235								36.067.047				
C.I Infrastructura		7225	0																
C.I.1 Modernizarea iluminării Aerodromului/peronului (căile de rulare pentru CAT1)		35.838.263			223.099	31.287	11.144.389				23.829.216				610.272				
C.I.2 Dezvolțarea sistemului de canalizare/drenaj aferent peronului, împreună cu modernizarea stației de epurare a apelor uzate și modernizarea apelor pluviale		47.524.270			2.881	33.007	39.568.882								7.919.500				
D.I Parcare auto		6990	0																
D.I.1 Noua clădire pentru parcare auto cu 800 locuri de parcare, cu o suprafață de 24.000 m ² (suprafața netă la sol)		128.090.047		40.018.967	65.790.867	222.686				212.155	2.851	302.316	98.648		21.290.047	58.194		93.316	
E.I Alimentarea cu energie		6395	0																
E.I.1 O nouă stație principală DS-44		2.614.917			1.699.703	12.590				534.851					310.700			57.073	
E.I.2 Modernizarea sub - stațiilor ST 2, ST 22, ST 23, ST 19		12.206.101			1.816.261	192.641	5.889.825			900.000		30.211			1.842.520			4.874	
E.I.3 Modernizarea rețelei de cablu de la DS 44 la ST 2, ST 19, ST 22 și ST 23		7.509.047			6.056.644		200.894								1.251.508				
Total I etapă (2014-2015)		45069	1.091.890.396	0	40.712.327	215.794.409	203.854.954	338.910.571	55.579.435	6.046.809	124.521	25.708.101	36.291.566	56.610	0	168.251.526	58.194	29.570	471.802
A.II Terminăluș		67000	0																
A.II.1 Un nou Terminal pentru pasageri în conformitate cu cerințele IATA nu mai jos de categoria C (cu suprafața nu mai puțin de 20000 m ² și cu capacitatea fluxului de pasageri în mărime de 600 pas/oră într-o direcție (cumulativ, cele 2 Terminale vor deservi 2,6 mil. pasageri către anul 2025)		0																	
B.II Aerodromul		22414	0																
B.II.1 Extinderea benzii pistei de zbor (PZ) conform cerințelor ICAO (art.3.4.3 Anexei 14) și zonei ILS		0																	
B.II.2 Modernizarea pistei/lucrări de reamenajare a pistei de decolare-aterizare		186.545.384					19.869	145.953.492	9.550.712			164.250			30.857.262				
B.II.3 Modernizarea / lucrări de reamenajare a căilor de rulare		29.553.022							20.412.650			881.535			4.258.837				
B.II.4 Modernizarea peronului/platformei la o capacitate totală de 3 aeronave cu cod D și 25 de aeronave cu cod C		1.381.773							1.034.502			23.258	116.875		207.138				
C.II Infrastructura		10342	0																
C.II.1 Îmbunătățirea iluminării Aerodromului		15.110.347					946.075	4.504.607				9.659.665							
C.II.2 Îmbunătățiri ulterioare ale sistemului de canalizare / sistemului de drenaj aferent Aerodromului în partea de sud și partea de nord		13.484.293						2.298.250	7.218.282			2.064.678			1.903.082				
C.II.3 Construcția unui nou Terminal cargo (cu suprafața nu mai puțin de 1400 m ² cu capacitatea de 8200 tone pe an)		0																	
C.II.4 Construcția unei noi zone tehnice (deservire la sol etc.)		0																	
C.II.5 Îmbunătățirea comunicațiilor (apă, ape reziduale, deșeuri solide)		0																	
C.II.6 Construcția unei noi zone pentru antrenamente de stingere a incendiilor		0																	
C.II.7 Alte utilități (alte lucrări)		0																	
D.II Parcare auto		10125	0																
D.II.1 Construcția unui nou garaj pentru 800 de locuri și 24.000 m ² (suprafața netă la sol) (1600 de locuri în total cu prima parcare), aflat în imediată vecinătate a Terminălușului nou		0																	
D.II.2 Construcția „parcării deschise” cu 5 locuri pentru autobuze și 50 - pentru taxi		0																	
D.II.3 Construcția unui nou Terminal cu borduri laterale și drumuri de acces		0																	
E.II Alimentarea cu energie		5320	0																
E.II.1 Reconstrucția transformatorului sub - stațiilor ST1, ST 7, ST 7A, ST 11, ST 12, ST 15, ST 16A și ST 21		13.014			10.845										2.169				
Total II etapă (2016-2025)		115201	242.088.033	0	0	10.845	0	965.944	152.756.349	38.216.146	0	12.793.386	116.875	0	0	37.228.469	0	0	0
A.III Terminăluș		36830	0																
A.III.1 Extinderea clădirii Terminălușului pentru pasageri cu 2 „pasarele de îmbarcare și ieșire”, cu 12.000 m ² , până la 32.000 m ² (cu capacitatea fluxului de pasageri în mărime de 1600 pas/oră într-o direcție)		0																	
B.III Aerodromul		28148	0																
B.III.1 Construcția unei noi cili de rulare pentru cod C		0																	
B.III.2 Reconstrucția căilor de rulare A2 și C2		0																	
B.III.3 Extinderea peronului/platformei, construcție nouă pentru o capacitate totală de 42 de sloturi, inclusiv reconstrucția platformei cargo pentru 2 aeronave		0																	
C.III Infrastructura		7295	0																
C.III.1 Îmbunătățirea iluminării Aerodromului.		0																	
C.III.2 Instalarea sistemului de iluminare pentru noile cili de rulare, finalizarea modernizării sistemului de iluminare a căilor de rulare A2 și C2		0																	
C.III.2 Îmbunătățirea sistemului de canalizare/sistemului de drenaj aferent Aerodromului în partea de est		0																	
C.III.3 Extinderea zonei tehnice (deservire la sol etc.)		0																	
C.III.4 Îmbunătățirea comunicațiilor (apă, ape reziduale, deșeuri solide)		0																	
C.III.5 Alte utilități (alte lucrări)		0																	
D.III Parcare auto		5850	0																
D.III.1 Construcția unui nou garaj pentru 300 de locuri de 9.000 m ² (suprafața netă la sol) (1900 locuri în total)		0																	
D.III.2 Construcția a 5 stații noi de autobuz pentru autobuze publice și autobuze expres		0																	
E.III Alimentarea cu energie		5735	0																
E.III.1 Construcția unei noi sub - stații		0																	
Total III etapă (2021-2026)		83858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ÎN TOTAL		244128	1.333.978.429	0	40.712.327	215.805.254	203.854.954	339.876.515	208.335.783	44.262.955	124.521	38.501.487	36.408.441	56.610	0	205.480.015	58.194	29.570	471.802
F.I Alte lucrări îndreptate la întreținerea și modernizarea infrastructurii existente		0																	
D2 Parcare temporară pentru 260 locuri de mașini (nr. inventar 91046)		4.450.788		3.658.990	60.000										731.798				
Echipament pentru securitatea aeronautică (nr. inventar 2935)		77.714		64.762											12.952				
Proiectul depozitului de combustibil		1.359.498			1.137.867										221.631				
Modificarea porții prin ridicarea înălțimii cu 700 mm la înobilul existent - Hangar pentru păstrarea tehnicii de aviație		724.344			603.620										120.724				
Reparația curățare, inclusiv reutilizarea		3.388.588		1.631.031	359.626		100.212	15.344	133.618		591.456	172.428			380.844			4.028	
Secția de alimentare - catering		1.797.145				219.734	848.821								299.361				
Tehnică de calcul, softuri, licențe		9.224.429					5.745.046	484.720	1.309.825	125.994	52.223				1.486.471			20.150	
Sala VIP		33.562					14.276	13.692							5.594				
Mijloace de transport/Leasing auto		8.133.870					6.915.585				79.352				953.121	167.031		18.781	
Sistemul monitorizare video a Aeroportului		39.160					32.633								6.527				
Camera server - cablu		599.816					499.847								99.969				
Restaurantul „Plai”		3.890.426		768.420	1.708.186							800.720			613.100				
Sala Vip		907.503			530.593										145.050				
Alte investiții		2.513.049		1.511.265	328.673										331.520				
Green bar		1.030.970				643.010									171.830				
Camera pentru copii		121.636		69.702	11.854										10.810				
Total lucrări suplimentare		38.292.497	0	7.704.170	4.740.420	9													

Tabelul 1. Analiza salariului angajaților Î.S. „AIC” pentru perioada anilor 2014 - 8 luni 2019, conform statelor de personal

Funcția	2014			2015			2016			2017			2018			2019 (8 luni)		
	salariu total	din care:		salariu total	din care:		salariu total	din care:		salariu total	din care:		salariu total	din care:		salariu total	din care:	
		sporuri și suplimente	premii		sporuri și suplimente	premii		sporuri și suplimente	premii		sporuri și suplimente	premii		sporuri și suplimente	premii		sporuri și suplimente	premi
Director general	531,73	307,84	77,68	663,61	367,99	132,53	731,61	421,23	143,78	703,85	450,48	54,27	723,22	514,59		505,82	343,88	
Director general	252,39	13,44	218,83															
Contabil-șef	133,75	53,93	16,45	123,3	35,6	23,83	128,3	35,91	25,98	124,04	38,25	11,1	138,01	49,13		107,83	32,61	10,66
Director Departament dezvoltare a infrastructurii	9,07	2,27																
Director operațional	114,16	36,28	14,82	118,38	36,1	22,82	123,56	33,51	23,5	119,07	29,93	9,35						
Șef serviciu construcții și reparații	96,12	28,75	12,9	115,27	35,29	22,47	115,92	31,31	24,03	116,3	31,84	8,36	106,44	23,48		60,84	3,14	7,21
Contabil-șef adjunct	119,46	48,91	14,36	110,75	31,59	21,56	123,55	32,87	23,48	107,71	32,69	10,14	119,2	43,84		91,49	22,32	9,63
Șef serviciu analiza economică	134,63	45,30	34,29	172,79	70,41	39,77	175,28	69,14	41,34	151,98	66,90	17,36	154,64	73,94		128,16	52,38	18,02
Șef serviciu ATELZ	119,34	43,7	17,32	111,45	33,76	21,45	120,81	34,05	23,15	113,58	26,09	8,54						
Șef serviciu juridic	91,53	25,63	11,81	115,06	36,25	21,92	123,62	36,21	24,09	116,22	37,97	12,41	115,97	37,97		90,94	23,7	9,65
Șef serviciu de achiziții	83,8	23,58	11,28	93,06	22,67	18,19	97,53	20,25	18,61	93,94	23,4	8,98	86,27	15,44		63,7	1,65	5,88
Șef serviciu secretariat	68,65	11,16	9,01	75,38	12,23	15,48	65,91	8,1	15,85	0,53								
Inginer coordonator pentru contracte și devize	56,77	10,41	7,73	72,12	17,18	15,34	75,1	14,01	14,98	70,22	12,32	7,26						
Inginer-inspector pregătirea tehnico-militară	15,23																	
Juristconsult cat.1	65,19	17,68	7,87	70,59	16,91	14,3	77,8	18,16	15,14	78,99	24,55	7,36	80,96	24,22		65,5	16,74	6,59
TOTAL	1891,82	668,88	454,35	1841,76	715,98	369,66	1959,0	754,75	393,93	1796,43	774,42	155,13	1524,71	782,60	0	1114,28	496,42	67,64

Sursă: Fișele de salarizare pentru anii 2014-8 luni 2019 ale Î.S. „AIC”.

Tabelul 2. Salariul total obținut de către angajați la Î.S. „AIC” și SRL „Avia Invest” pentru anii 2014-2018

Funcția	2014			2015			2016			2017			2018		
	Avia Invest	Î.S. „AIC”	TOTAL	Avia Invest	Î.S. „AIC”	TOTAL	Avia Invest	Î.S. „AIC”	TOTAL	Avia Invest	Î.S. „AIC”	TOTAL	Avia Invest	Î.S. „AIC”	TOTAL
Contabil-șef	436,24	133,75	569,99	567,71	123,3	691,01	490,66	128,3	618,96	660,92	124,04	784,96	483,09	138,01	621,1
Director Departament dezvoltare a infrastructurii	390,82	9,07	399,89												0
Director operațional	408,08	114,16	522,24	529,38	118,38	647,76	569,68	123,56	693,24	588,16	119,07	707,23			0
Șef serviciu construcții și reparații	370,1	96,12	466,22	452,58	115,27	567,85	491,31	115,92	607,23	650,06	116,3	766,36	435,95	106,44	542,39
Contabil-șef adjunct	311,29	119,46	430,75	403,69	110,75	514,44	458,43	123,55	581,98	459,39	107,71	567,1	332,68	119,2	451,88
Șef serviciu analiza economică	330,39	134,63	465,02	462,50	172,79	635,29	487,2	175,28	662,48	531,14	151,98	683,12	403,91	154,64	558,55
Șef serviciu ATELZ	265,1	119,34	384,44	344,51	111,45	455,96	353,09	120,81	473,9	413,94	113,58	527,52			0
Șef serviciu juridic	295,9	91,53	387,43	395,86	115,06	510,92	378,05	123,62	501,67	402,69	116,22	518,91	322,06	115,97	438,03
Șef serviciu de achiziții	338,5	83,30	421,80	457,94	93,06	551,00	436,44	97,53	533,97	466,63	93,94	560,57	359,25	86,27	445,52
Șef serviciu secretariat	264,67	68,65	333,32	331,33	75,38	406,71	264,35	65,91	330,26	7,5	0,53	8,03			0
Inginer coordonator pentru contracte și devize	193,11	56,77	249,88	243,75	72,12	315,87	264,13	75,1	339,23	344,38	70,22	414,6			0
Inginer-inspector pregătirea tehnico-militară	182,72	15,23	197,95			0			0			0			0
Juristconsult cat.1	194,76	65,19	259,95	235,65	70,59	306,24	242,84	77,8	320,64	268,45	78,99	347,44	226,44	80,96	307,4
TOTAL	3981,68	1107,2	5088,88	4424,9	1178,15	5603,05	4436,18	1227,38	5663,56	4793,26	1092,58	5885,84	2563,38	801,49	3364,87

Sursă: IALS pentru anii 2014-2018 a SRL „Avia Invest” și Î.S. „AIC”.

Anexa nr.6. Rezultatul activității economico-financiare a Î.S. „AIC” pentru anii 2012 - 2019 (6 luni) (mii lei)

№ d/o	Indicatori	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.	Venituri aferente vânzărilor	207 937	206 184	0	0	530	632	632	327
2.	Costul vânzărilor	180 848	174 726	0	0	289	578	578	289
3.	Profitul brut (pierdere)	27 089	31 458	0	0	241	54	54	38
4.	Alte venituri operaționale	113 285	110 832	968	8 531	108	39	59	27
5.	Cheltuieli comerciale	3 598	3 335	0	0	0			0
6.	Cheltuieli generale și administrative	31 329	30 780	269	197	199	303	327	146
7.	Alte cheltuieli operaționale	93 380	93 232	2 111	3 023	3 129	2 777	2 733	1 358
8.	Rezultatul activității operaționale:	12 067	14 943	-1 412	5 311	-2 979	-2 987	-2 947	-1 439
9.	Venituri aferente activității investiționale	2 516	2 611	0	0	0	0	0	0
10.	Cheltuieli aferente activității investiționale	1 503	765	0	0	0	0	0	0
11.	Rezultatul activității investiționale:	1 013	1 846	0	0	0	0	0	0
12.	Venituri aferente activității financiare	44 083	57 349	20 881	46 745	15 942	14 354	7 818	5 385
13.	Cheltuieli aferente activității financiare	38 418	37 856	8 693	28 729	16 596	12 910	4 504	931
14.	Rezultatul activității financiare	5 665	19 493	12 188	18 016	-654	1 444	3 314	4 454
15.	Profitul (pierdere) perioadei de raportare până la impozitare	18 755	36 282	10 776	23 327	-3 633	-1 543	367	3 015
16.	Cheltuieli (economie) privind impozitul pe venit	2 613	8 009	1 380	3 017	2 659			
17.	Profitul net (pierdere)	16 142	28 273	9 396	20 310	-6 292	-1 543	367	3 015

Anexa nr.7. Rezultatul activității economico- financiare a SRL „Avia Invest” pentru anii 2013 - 2019 (6 luni) (lei)

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (6 luni)
611	Venituri din vânzări	55.540.059,40	518.922.673,21	700.719.879,69	750.484.215,56	866.195.983,37	864.678.557,33	414.272.833,34
612	Alte venituri operaționale	2.731.095,65	16.264.395,18	18.992.457,80	16.711.800,46	18.253.557,17	29.257.207,60	9.473.595,38
	VENITURI ALE ACTIVITĂȚII OPERAȚIONALE	58.271.155,05	535.187.068,39	719.712.337,49	767.196.016,02	884.449.540,54	893.935.764,93	423.746.428,72
621	Venituri din activitatea de investiții		8.250,00		2.700,00	2.194.302,39	2.417.281,75	
622	Venituri din activitatea financiară	3.642.892,81	44.605.851,90	71.400.256,23	50.843.559,72	59.054.783,61	31.731.450,88	18.349.179,79
623	Venituri excepționale			1.045,00		5.048,00		
	VENITURI DIN ALTE ACTIVITĂȚI	3.642.892,81	44.614.101,90	71.401.301,23	50.846.259,72	61.254.134,00	34.148.732,63	18.349.179,79
	TOTAL VENITURI	61.914.047,86	579.801.170,29	791.113.638,72	818.042.275,74	945.703.674,54	928.084.497,56	442.095.608,51
711	Costul vânzărilor	33.950.542,19	397.121.990,20	502.306.167,11	526.263.545,68	634.510.937,70	682.332.992,19	329.614.143,99
712	Cheltuieli comerciale	846.727,48	4.233.819,83	1.858.225,50	3.057.199,04	3.814.686,57	5.143.786,27	2.886.546,11
713	Cheltuieli generale și administrative	3.381.103,07	36.977.049,69	48.736.110,21	42.248.315,99	42.987.751,47	46.227.919,87	24.744.778,96
714	Alte cheltuieli operaționale	3.300.088,25	15.526.714,58	25.974.802,64	29.862.241,57	46.927.903,57	55.939.565,07	19.337.627,49
	CHELTUIELI ALE ACTIVITĂȚII OPERAȚIONALE	41.478.460,99	453.859.574,30	578.875.305,46	601.431.302,28	728.241.279,31	789.644.263,40	376.583.096,55
721	Cheltuieli ale activității de investiții		756.155,06	171.958,82	153.861,75	15.169,81	88.962,74	
722	Cheltuieli ale activității financiare	1.991.359,92	16.115.948,39	48.747.969,50	44.510.572,22	35.523.501,30	23.822.100,58	31.245.724,37
723	Pierderi excepționale							
	CHELTUIELI DIN ALTE ACTIVITĂȚI	1.991.359,92	16.872.103,45	48.919.928,32	44.664.433,97	35.538.671,11	23.911.063,32	31.245.724,37
	In total, cheltuieli până la impozitare	43.469.820,91	470.731.677,75	627.795.233,78	646.095.736,25	763.779.950,42	813.555.326,72	407.828.820,92
731	Cheltuieli (economii) privind impozitul pe venit	5.400,00	15.736.201,75	46.145.639,04	47.872.106,21	41.127.466,83	26.532.558,18	
	TOTAL CHELTUIELI	43.475.220,91	486.467.879,50	673.940.872,82	693.967.842,46	804.907.417,25	840.087.884,90	407.828.820,92
333	Profit net (pierdere) al perioadei de gestiune	18.438.826,95	93.333.290,79	117.172.765,90	124.074.433,28	140.796.257,29	87.996.612,66	34.266.787,59
	Taxa de modernizare	13.910.818,55	140.378.045,98	195.754.326,03	211.935.834,13	243.079.572,80	243.666.582,13	113.688.417,75

Anexa nr.8. Bilanțul contabil al Î.S. „AIC”

ACTIV / PASIV	2011	(2012)	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)
Imobilizări necorporale (111+112-113-114)	405.867	343.028	27.300				10.685	9.251
Imobilizări corporale în curs de execuție (121-127)	34.754.854	31.580.367	53.147.275	26.171.898	19.304.857	5.800.378	296.757	296.757
Terenuri (122-128)	495.498	495.498						
Mijloace fixe (123-124-129)	553.334.079	542.223.662	4.620	47.052	66.871	36.999.454	35.731.880	34.448.742
Investiții financiare pe termen lung în părți neafiliate (141)	136.124.471	179.707.621	93.837.773	78.739.967	363.300	363.300	363.300	363.300
Investiții financiare pe termen lung în părți afiliate (142-143)	70.369	70.369						
Creanțe pe termen lung (161)			546.035.568	593.766.831	606.302.401	620.449.456	626.113.445	626.113.445
Alte active imobilizate (171+172)	11.931.972	12.515.710						
TOTAL ACTIVE IMOBILIZATE	737.117.110	766.936.255	693.052.536	698.725.748	626.037.429	663.612.588	662.516.067	661.231.495
Materiale (211-210)	11.808.483	10.643.567	5.323.762	281.711	188.689	174.458	174.555	175.003
Obiecte de mică valoare și scurtă durată (213-214)			35.359					
Mărfuri (217)	101.816	148.760						
Creanțe comerciale (221-222)	22.154.288	35.302.628	42.074.563	41.894.935	84.060.732	40.569.812	30.496.325	23.729.863
Avansuri acordate curente (224)	608.703	2.479.837	356.562	4.803.548	691.529	292.713	161.655	161.655
Creanțe ale bugetului (225)	371.961	911.094	756.281	1.644.036	482.229	509.276	890.458	819.028
Creanțe ale personalului (226)	387.171	817.391	16.174				5.859	8.786
Alte creanțe curente (231+232+233+234)	38.128.922	49.202.541	57.570.667	56.367.372	22.947.159	21.598.496	21.538.907	21.367.840
Numerar în casierie și la conturi curente (241+242+243+244)	13.017.800	25.734.157	39.942.312	19.624.530	129.936.534	16.375.509	46.814.072	54.317.504
Alte elemente de numerar (245+246)	94.557	47.254						
Investiții pe termen scurt în părți neafiliate (251)		21.595.545	24.259.095	25.645.410		94.002.750	70.448.863	71.766.493
Alte active circulante (261+262+263)	3.393.914	2.989.129	15.958	16.011	15.963	16.513	15.905	15.986
TOTAL ACTIVE CIRCULANTE	90.067.615	149.871.903	170.350.733	150.277.553	238.322.835	173.539.527	170.546.599	172.362.158
TOTAL ACTIVE	827.184.725	916.808.158	863.403.269	849.003.301	864.360.264	837.152.115	833.062.666	833.593.653
Capital social și suplimentar (311±312-313+314-315)	182.511.446	186.747.760	186.747.760	186.747.760	186.747.760	186.747.760	186.747.760	186.747.760
Rezerve (321+322+323)	273.113.897	349.474.282	416.208.696	429.577.767	431.457.687	430.809.462	430.394.495	430.335.178
Profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (±332±335)	7.835.604	223.677	188.052.952	188.039.441	189.014.112	189.014.113	182.721.705	181.177.596
Profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (333)		16.141.761	28.272.673	9.396.263	20.310.373	-6.292.408	-1.544.109	367.418
Alte elemente de capital propriu (341+342+343)	173.827.680	170.875.347						
TOTAL CAPITAL PROPRIU	637.288.627	723.462.827	819.282.081	813.761.231	827.529.932	800.278.927	798.319.851	798.627.952
Credite bancare pe termen lung (411)	116.588.829	112.729.821						
Alte datorii pe termen lung (421+422+423+424+425+426+427+428)	20.562.345	20.000.837						
TOTAL DATORII PE TERMEN LUNG	137.151.174	132.730.658	0	0	0	0	0	0
Credite bancare pe termen scurt (511)	1.305.618	12.061.078						
Împrumuturi pe termen scurt (512)	1.636.628	528.422						
Datorii comerciale (521)	34.934.987	24.042.258	39.385.334	34.251.845	35.456.574	35.719.039	34.180.280	34.201.326
Avansuri primite curente (523)	1.508.554	2.339.444	1.168.405	777.148	53.133	63.176	395	32.586
Datorii față de personal (531+532)	4.610.092	9.178.908	549.050			49	97.650	146.431
Datorii privind asigurările sociale și medicale (533)	1.785.462	3.533.770						
Datorii față de buget (534)	29.011		2.845.626		1.011.517	670.078		
Venituri anticipate curente (535)	149.649	316.187	11.652					
Provizioane curente (538)	5.928.136	7.799.796	152.253	199.429	305.560	417.298	456.548	575.221
Alte datorii curente (541+542+543+544)	856.787	814.810	8.868	13.648	3.548	3.548	7.942	10.137
TOTAL DATORII CURENTE	52.744.924	60.614.673	44.121.188	35.242.070	36.830.332	36.873.188	34.742.815	34.965.701
TOTAL PASIVE	827.184.725	916.808.158	863.403.269	849.003.301	864.360.264	837.152.115	833.062.666	833.593.653

Anexa nr.9. Bilanțul contabil al SRL „Avia Invest”

ACTIV / PASIV	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	(2019)
Imobilizări necorporale (111+112-113-114)	466.213	176.552	157.532	241.400	277.867	1.848.606	2.402.646
Imobilizări corporale în curs de execuție (121-127)		53.018.529	159.101.434	323.878.079	62.540.632	30.708.534	68.147.728
Mijloace fixe (123-124-129)	511.634.092	442.523.697	489.492.966	475.149.631	1.005.342.418	1.227.404.973	1.197.863.975
Investiții financiare pe termen lung în părți neafiliate (141)	363.300	95.527.178					
Investiții financiare pe termen lung în părți afiliate (142-143)	70.369	70.369	70.369	298.576.504	73.069	269.634.898	474.861.462
Investiții imobiliare (151-152)		19.495.974	18.668.014	17.979.374	24.077.262	23.471.377	22.630.712
Creanțe pe termen lung (161)						165.501.316	165.501.316
Avansuri acordate pe termen lung (162)						2.948.544	2.948.544
Alte active imobilizate (171+172)					14.471.605	8.040.087	8.234.047
TOTAL ACTIVE IMOBILIZATE	512.533.974	610.812.299	667.490.315	1.115.824.988	1.106.782.853	1.729.558.335	1.942.590.430
Materiale (211-210)	14.326.613	14.905.070	15.757.624	34.831.053	44.607.675	47.216.560	50.153.814
Obiecte de mică valoare și scurtă durată (213-214)	516.808	825.145	2.824.954	3.646.206	3.599.790	3.625.786	3.898.005
Producția în curs de execuție și produse (215+216)							1.503.524
Mărfuri (217)	135.365						
Creanțe comerciale (221-222)	15.322.678	30.934.536	42.728.808	54.068.358	71.429.960	13.814.822	169.975.682
Avansuri acordate curente (224)	142.885	270.274.871	784.206.455	766.407.116	651.091.443	574.142.986	544.658.636
Creanțe ale bugetului (225)	39.781	789.804	1.441.295	2.960.765	3.774.033	899.316	14.735.887
Creanțe ale personalului (226)	291.092	327.424	386.401	454.613	743.776	724.087	622.972
Alte creanțe curente (231+232+233+234)	9.118.724	8.388.909	48.124.878	33.449.324	17.277.420	29.208.768	26.701.229
Numerar în casierie și la conturi curente (241+242+243+244)	13.638.910	38.186.139	44.808.717	13.699.895	5.881.433	1.131.449	11.460.659
Alte elemente de numerar (245+246)	1.944	3.330	6.840	11.100	74.655	103.590	119.317
Investiții pe termen scurt în părți neafiliate (251) / afiliate (252)	94.952.918			55.404.313	518.631.985	239.022.216	98.627.223
Alte active circulante (261+262+263)	4.599.104	4.764.699	7.773.921	7.778.715	19.645.855	9.285.938	12.127.146
TOTAL ACTIVE CIRCULANTE	153.086.822	369.399.927	948.059.893	972.711.458	1.336.758.025	919.175.518	934.584.094
TOTAL ACTIVE	665.620.796	980.212.226	1.615.550.208	2.088.536.446	2.443.540.878	2.648.733.853	2.877.174.524
Capital social și suplimentar (311+312-313+314-315)	85.107.400	85.107.400	85.107.400	85.107.400	85.107.400	85.107.400	85.107.400
Rezerve (321+322+323)			95.145.588	95.145.588	95.145.588	95.145.588	95.145.588
Corecții ale rezultatelor anilor precedenți (331)		-41.869	784.331	-10	5.176.095	-64.384.173	14.996.640
Profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (±332±335)		18.221.421		117.957.097	242.031.520	388.003.872	411.616.313
Profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (333)	18.438.827	93.333.291	117.172.766	124.074.433	140.796.257	87.996.613	34.266.788
TOTAL CAPITAL PROPRIU	103.546.227	196.620.243	298.210.085	422.284.508	568.256.860	591.869.300	641.132.729
Imprumuturi pe termen lung (412)				217.398.123	211.103.004	171.853.387	168.523.565
Datorii pe termen lung privind leasingul financiar (413)			4.819.870	2.796.529	1.208.942	5.249.678	4.229.076
Alte datorii pe termen lung (421+422+423+424+425+426+427+428)	546.035.568	593.766.831	938.450.515	1.169.722.631	1.418.472.272	1.659.892.092	1.773.580.510
TOTAL DATORII PE TERMEN LUNG	546.035.568	593.766.831	943.270.385	1.389.917.283	1.630.784.218	1.836.995.157	1.946.333.151
Credite bancare pe termen scurt (511)				67.966.861	36.080.728	15.045.237	
Imprumuturi pe termen scurt (512)			298.934.221	134.674.636	115.255.348	34.979.830	103.614.620
Datorii comerciale (521)	6.840.105	150.292.017	12.620.130	14.922.978	27.864.138	122.841.752	121.099.567
Avansuri primite curente (523)	633.672	8.402.937	11.444.281	13.659.736	19.648.705	10.686.426	22.188.048
Datorii față de personal (531+532)	5.226.661	6.139.206	7.479.448	8.091.193	12.653.917	12.349.435	10.460.173
Datorii privind asigurările sociale și medicale (533)	1.336.129	2.338.463	2.677.367	647.989	603.971	829.946	2.348.553
Datorii față de buget (534)	38.028	8.702.136	22.383.333	23.673.615	11.827.010	2.375.593	543.755
Venituri anticipate curente (535)	172.966						
Datorii față de proprietari (536)						2.694.343	4.142.728
Provizioane curente (538)	1.197.278	10.464.231	14.452.622	11.274.975	8.454.690	8.766.644	11.141.167
Alte datorii curente (541+542+543+544)	594.162	3.486.162	4.078.336	1.422.672	12.111.293	9.300.190	14.170.033
TOTAL DATORII CURENTE	16.039.001	189.825.152	374.069.738	276.334.655	244.499.800	219.869.396	289.708.644
TOTAL PASIVE	665.620.796	980.212.226	1.615.550.208	2.088.536.446	2.443.540.878	2.648.733.853	2.877.174.524

**Anexa nr.10. Extras din Nota de Poziție a SRL „Avia Invest”
asupra Proiectului de raport al auditului Curții de Conturi privind
conformitatea încheierii și executării prevederilor Contractului de parteneriat public-privat pentru
concesionarea activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”**

I. Obiecții referitoare la constatările auditului privind procedura de selectare a partenerului privat (pct.3.2.1. din Proiectul de raport al auditului Curții de Conturi)

- Potrivit art.18 alin.(5) din Legea nr.179-XVI din 10.07.2008, realizarea parteneriatului public-privat prin intermediul contractului de concesiune are loc în conformitate cu legislația privind concesiunile. Deci, Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni este una specială în raport cu Legea nr.179-XVI din 10.07.2008. Potrivit art.7 alin.(1) lit.b) din Legea nr. 534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, de competența Guvernului ține aprobarea obiectivelor concesionării de interes național și a cerințelor generale privind selectarea concesionarului, precum și a condițiilor concesionării. Art.12 alin.(3) din Legea nr. 534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni stipulează expres că Concursul de selectare a concesionarului se organizează de către concedent în modul stabilit de Guvern. În așa mod, în strictă conformitate cu atribuțiile prevăzute de lege, Guvernul a adoptat Hotărârea nr.321 din 30.05.2013, convenind în pct.1 și pct.2 asupra organizării și desfășurării proiectului public-privat de concesiune în baza unui concurs închis.
- În concepția auditorului, Scrisoarea de sprijin nr.D3-01.46/6145 din 01.08.2013 a S.A. GAZPROMBANK, care atestă disponibilitatea să examineze posibilitatea organizării finanțării în mărime de până la 200,0 mil. euro, în cazul câștigării Consorțiului la licitația închisă anunțată de către Guvernul RM, nu constituie o ofertă din partea S.A. GAZPROMBANK pentru finanțare. O asemenea interpretare este alogică, în condițiile în care oferta reprezintă o manifestare de voință, care conține toate clauzele esențiale ale viitorului contract și care reflectă voința ofertantului de a fi legat prin acceptarea ofertei, iar potrivit art.1030 alin.(1) din Codul civil, valabilitatea ofertei nu depinde de forma în care a fost făcută. Astfel, în condițiile în care în Scrisoarea de sprijin nr.D3-01.46/6145 din 01.08.2013 sunt indicate părțile viitorului contract, obiectul și prețul viitorului contract, alegațiile Curții de Conturi precum că actul emis de către S.A. GAZPROMBANK nu reprezintă o ofertă pentru finanțare nu pot, în principiu, să fie acceptate.
- Cât privește obiecția auditorului referitoare la termenul nelimitat de activitate a SRL „Avia Invest”, prevăzut de Statut. Potrivit art.16 alin.(2) lit.e) din Legea nr.534-XIII din 13.07.1995 (abrogată, dar care guvernează în continuare contractul de concesiune), Concesionarul este obligat să lichideze întreprinderea concesională în corespundere cu legislația și contractul de concesiune, în termen de 6 luni de la expirarea contractului sau în cazul rezilierii lui înainte de termen. Faptul că în Statutul SRL „Avia Invest” este prevăzut un termen nelimitat de activitate a persoanei juridice nu acordă societății comerciale dreptul de a activa după încetarea la termen a contractului de concesiune. Întrucât în contractul de concesiune se conțin clauze contractuale privind încetarea contractului înainte de termen, ipotetic raporturile contractuale ar putea fi încetate înainte de 31.10.2062. Astfel, dacă în Statut s-ar prevedea perioada de activitate – până la 31.10.2062, în ipoteza încetării contractului înainte de termen, SRL „Avia Invest” i se acordă prerogativa nejustificată de a activa în continuare, ceea ce este prohibit din perspectivă legală.

II. Obiecții referitoare la constatările auditului privind aplicarea tarifelor aeroportuare (pct.3.3.5.1. din Proiectul de raport al auditului Curții de Conturi)

- Până la abrogarea Hotărârilor Guvernului nr.321 din 30.05.2013 și nr.780 din 04.10.2013 prin Hotărârea Guvernului nr. 431 din 04.09.2019 privind abrogarea unor hotărâri ale Guvernului (în vigoare din 06 septembrie 2019), prevederile Hotărârii Guvernului nr.476 din 20.04.2016 nu se aplicau în cazul aprobării taxelor aeroportuare pe Aeroportul Internațional Chișinău, fapt confirmat și de către Ministerul Economiei și Infrastructurii (reținut și în Proiectul de raport al auditului). Astfel, potrivit pct. 77 și pct.79 din Hotărârea Guvernului nr.476 din 20.04.2016 (act normativ aplicat după 06.09.2019), aprobarea mărimii taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană se efectuează anual. Entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul serviciilor de navigație aeriană înaintează către Autoritatea Aeronautică Civilă cererea privind

aprobarea/ reconfirmarea/ modificarea taxelor pentru serviciile aeroportuare sau de navigație aeriană. Din aceste circumstanțe de natură legală rezultă că atribuția SRL „Avia Invest” de înaintare a cererii către Autoritatea Aeronautică Civilă în vederea aprobării /reconfirmării /modificării taxelor pentru serviciile aeroportuare sau de navigație aeriană a început să funcționeze începând cu 6 septembrie 2019. Odată ce a trecut o perioadă relativ scurtă din momentul acordării atribuției și luând în calcul faptul că aprobarea se realizează **anual**, în raport cu anul 2019 nu poate fi invocată omisiunea SRL „Avia Invest” de înaintare a cererii către Autoritatea Aeronautică Civilă în vederea aprobării /reconfirmării /modificării taxelor pentru serviciile aeroportuare sau de navigație aeriană.

- În documentul nr. 9082 „Politicile ICAO pentru taxele aeroportuare și taxele pentru serviciile de navigație aeriană” și proiectele pe termen lung supuse unor garanții puternice „se precizează că prefinanțarea proiectelor de investiții pe termen lung este posibilă prin colectarea acestor taxe de la pasageri până la finalizarea lucrărilor la aceste proiecte”.

Pentru a fi implementat, Consultanții de Management PricewaterhouseCoopers, în cadrul Master Planului pentru Dezvoltarea Aeroportului Internațional Chișinău, au realizat o „Analiză a posibilităților de implicare a sectorului privat în dezvoltarea aeroportului în contextul concesiunii sale”. Toate calculele care demonstrează posibilitatea implementării cu succes a proiectului de concesiune prezentat în această analiză se bazează pe faptul că a fost păstrată concesiunea pentru întreaga perioadă a „Colectării pentru modernizare”, care exista deja din ianuarie 1998.

Chiar dacă Hotărârile Guvernului au fost abrogate prin Hotărârea Guvernului nr.431 din 04.09.2019 privind abrogarea unor hotărâri ale Guvernului, clauzele contractuale sunt în vigoare și au forță obligatorie pentru părțile contractante. Prin urmare, argumentele relevate acreditează natura legală și justificată a taxei de modernizare a aeroportului, implementarea și aplicarea ei fiind compatibilă cu standardele internaționale și naționale.

- SRL „Avia Invest” amintește despre litigiul soluționat pe cale judiciară (A se vedea: Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție din 21.02.2018: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=42309) în raport cu suspiciunea privind crearea unei poziții de monopol în acest domeniu. Rugăm să nu faceți abstracție de faptul că în plângerea adresată Consiliului Concurenței de către SRL „MGH Ground Handling” din 05.02.2015 au fost indicate două solicitări: 1) Să se constate refuzul SRL „Avia Invest” de a încheia cu SRL „MGH Ground Handling” contractele relevante ca fiind abuz de poziție dominantă art. 11 alin. (1) lit. f) din Legea concurenței; 2) A obliga SRL „Avia Invest” să încheie cu SRL „MGH Ground Handling” contractele relevante pentru o perioadă de cel puțin 3 ani. Astfel, instanța de recurs a constatat că în privința acțiunilor invocate de SRL „MGH Ground Handling” privind deturnarea clientelei concurentului, precum și a operațiunii de concentrare economică, nu au fost prezentate probe precum că ar fi fost depuse careva plângeri, în modul stabilit de art. 49 din Legea concurenței, motiv din care s-a anulat decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. APD-59 din 10 septembrie 2015. Dată fiind existența unei hotărâri definitive și irevocabile la caz, prin care nu a fost reținut abuzul de poziție dominantă din partea SRL „Avia Invest”, auditorul nu mai poate pretinde că există suspiciuni că întreprinderea concesională dorește să elimine anumiți agenți economici de pe piața serviciilor de handling.

- Politica întreprinderii concesionale în privința CA „Air Moldova” SRL este una loială, iar actele juridice menționate de auditor au scopul de a susține și a menține activitatea unei companii naționale pe piața avia. Din această perspectivă, pentru întreprinderea concesională nu este clară poziția auditului, în condițiile în care Curtea de Conturi ar trebui să promoveze interesele publice naționale, și nu interesul privat. Deoarece nu există nicio normă legală încălcată, de ce s-a indicat o încălcare în sarcina SRL „Avia Invest”?

III. Obiecții referitoare la constatările auditului privind plenitudinea încasării veniturilor din chirie (în pct.3.3.3. din Proiectul de raport al auditului Curții de Conturi)

- Întrucât Contractul de concesiune este guvernat de Legea nr. 534-XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, atragem atenția asupra faptului că, potrivit art.23 alin.(1) lit.b) din legea respectivă, una dintre garanțiile acordate concesionarului este neamestecul organelor centrale de specialitate ale administrației

publice (autorităților administrației publice locale) în activitatea de întreprinzător a concesionarului, cu excepția cazurilor în care printr-o astfel de activitate se încalcă legislația, se creează pericol real pentru viața și sănătatea populației sau se pot declanșa alte urmări grave. Această garanție este prevăzută și de clauzele contractuale – art.20.1. din Contractul de concesiune.

Nu putem să nu remarcăm că trimiterea făcută de Curtea de Conturi la prevederile Regulamentului cu privire la modul de dare în locațiune a activelor neutilizate, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.483 din 29.03.2008, care, chipurile, a fost încălcat de către SRL „Avia Invest”, denotă necunoașterea prevederilor normative reținute în speță. La concret, **potrivit pct.2 din actul normativ în cauză, prevederile Regulamentului cu privire la modul de dare în locațiune a activelor neutilizate se extind asupra întreprinderilor de stat/municipale, autorităților/instituțiilor publice la autogestiune, societăților comerciale cu capital integral sau majoritar public.** La fel, nu poate fi indicată încălcarea prevederilor art.17 alin.(6) din Legea privind administrarea și deținutarea proprietății publice nr.121-XVI din 04.05.2007, deoarece alin.(6) din art.17 al acestei legi urmează a fi interpretat în coroborare cu alin.(1) din art.17 al aceleiași legi, care prevede că destinatarii ai modului de dare în locațiune a activelor neutilizate și cuantumului contractului chiriei sunt: instituțiile publice, întreprinderile de stat/municipale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar public.

Mai mult decât atât, potrivit pct.2.3. și pct.2.9. din Contractul de concesiune, „concesionarul este în drept să dea în locațiune orice bunuri ale Î.S. „AIC”, în condiții comerciale, fără acordul concedentului, însă pe un termen ce nu depășește termenul concesiunii. Întrucât statul, în persoana Agenției Proprietății Publice, a agreeat clauzele contractuale (care au devenit legea părților), prin care întreprinderea concesională poate gestiona activele neutilizate potrivit propriei sale politici antreprenoriale, acordarea în locațiune de către SRL „Avia Invest” a bunurilor neutilizabile agentului economic SRL „Aerofood”, cu utilizarea coeficienților de piață (analogic coeficientului pentru SC „Dufremol” SRL, deoarece au același tip de activitate), nu reprezintă o încălcare a clauzelor contractuale, după cum nu reprezintă o încălcare a legislației, reieșind din rațiunile sus-indicate. Astfel, impunerea SRL „Avia Invest” de a racorda stabilirea plății chiriei conform prevederilor legii anuale a bugetului de stat, presupune o imixtiune nejustificată a autorității publice în sfera privată.

IV. Obiecții referitoare la constatările auditului privind garanțiile de bună execuție a contractului (în pct.3.3.3. din Proiectul de raport al auditului Curții de Conturi)

Auditorul constată că garanția de bună execuție pentru garantarea realizării investițiilor este acordată de Compania de Asigurări „Klassika Asigurări” S.A., cu care s-a semnat un contract de asigurare facultativă a garanțiilor financiare. Auditorul mai constată cu tentă de îngrijorare că, prin Hotărârea CNPF nr.47/3 din 03.10.2019, licența CA „KLASSIKA ASIGURĂRI” S.A. a fost suspendată pe un termen de 6 luni. În realitate, nu există nicio îngrijorare, or, în temeiul art.25 alin.(2) din Legea cu privire la asigurări nr.407 din 21.12.2006, asiguratorul este obligat să-și onoreze obligațiile asumate prin contractele de asigurare încheiate anterior suspendării licenței. Suspendarea licenței are drept efect doar interzicerea încheierii unor noi contracte de asigurare și a prelungirii contractelor în vigoare.

V. Obiecții referitoare la constatările auditului privind eficiența economică a unor activități ale SRL „Avia Invest” (în pct.3.3.4. din Proiectul de raport al auditului Curții de Conturi)

În temeiul principiului libertății contractuale, obiectăm și față de Recomandarea Curții de Conturi făcută în adresa Ministerului Economiei și Infrastructurii, context în care se propune: elaborarea și înaintarea spre aprobare către Guvern a unui Regulament privind achiziționarea bunurilor, lucrărilor și serviciilor la întreprinderile de stat, la societățile pe acțiuni, precum și la entitățile care gestionează patrimoniu public indiferent de sursa de obținere/transmitere și forma organizatorico-juridi

